10e Année ø N° 481 — 50 Centimes — 7 Décembre 1907 ø Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

EMILE GEORGET

Vainqueur de la course de 100 kilomètres derrière tandems, en 2 h. 4 m. 55 s., au Vélodrome d'Hiver.

Dans ce Numéro :

L'évasion de *Patrie*

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je Sais tout ○ Fermes et Chateaux ○ Femina
Musica ○ L'Art et les Artistes ○ ○ ○ ○
90, Av. des Champs-Élysées ø Paris

Abonnements :
Paris et Départements .. .. **24** *francs*
Étranger .. .. **28** *francs*
Changements d'adresse **0** fr. **75**

L'abonnement d'un an (24 fr.) donne droit à 52 numéros, aux numéros spéciaux et à des primes et avantages dont on trouvera la liste dans les pages de garde.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

ED. PINAUD

18, PLACE VENDÔME
PARIS

GENET D'OR — PARFUM ULTRA-PERSISTANT
PARFUM LA CORRIDA
VIOLETTE — BRISE EMBAUMÉE

LE THÉ MEXICAIN DU Dr JAWAS POUR MAIGRIR

SEUL REMÈDE VÉGÉTAL

POUR MAIGRIR

SANS NUIRE à la SANTE

L'Obésité altère la santé, détruit la beauté, et vieillit avant l'âge; pour rester jeune et mince, réduire les hanches et le ventre, effacer le double menton et amincir la taille, prenez deux à trois tasses par jour du

Thé Mexicain du Dr Jawas

et vous maigrirez sûrement, sans aucun danger et sans régime. Rajeunit les traits et **empêche de grossir.**

SUCCÈS UNIVERSEL. *Se méfier des Contrefaçons.*

Prix de la boite : **5** francs ; les six boites : **28** francs.

Phie Vivienne, 16, rue Vivienne, Paris et toutes Pharmacies.

LES VRAIES VOITURES DE GRAND TOURISME

VINOT DEGUINGAND

2&4 Cyl — 12&60

29 Quai National — PUTEAUX (Seine)

LA PLUS SOUPLE

LA VRAIE VOITURE DE TOURISTE, c'est la

BERLIET

qui détient toujours le record de la consommation

SIÈGE SOCIAL : 239, Avenue des Ponts, LYON

Agent à Bordeaux : PINAUD-DUANIP, 92-94-96, boul. de Caudéran

Agent à Paris : TART & Cie, 2, avenue Alphand

LA PLUS SIMPLE

LE PRESERVATEUR de CONDOM et le Vepttorp (Dépos)

Nouveaux appareils spéciaux pour l'usage intime, hommes et dames

Catal. illust. et 6 échantil. extra env. cont. 1f25 timb. ou mandat.

Fabrique française. L. BADOR, seul vrai fabricant, 19, r. Bichat, Paris

EPILEPSIE GUÉRISON CERTAINE. Dem. Dr BOURDAUX, FLEURANCE (G

La Semaine Comique, par Henriot.

— Qu'est-ce que vous avez donné à mon cheval ?
— De l'alcool, pour lui donner la force d'un moteur... ça viendra peut-être ; mais pour le moment il est complètement saoul.

La guillotine étant supprimée, si l'on appliquait les ailes des aviateurs à l'exécution des condamnés à mort ?

— C'est une voiture de soixante chevaux.
— C'est beaucoup : et sur ces soixante chevaux, aucun n'est susceptible de s'emballer ?

— Je croyais que vous vouliez vendre vôtre auto...
— Parce que je me ruinais en pneus... Mais depuis que j'ai adopté les pneus *Gaulois*, je dépense 50 0/0 de moins.

PNEU CUIR SAMSON

ANTIDÉRAPANT
IMPERFORABLE

10, rue François Ier, Paris

Adr. télég. PNEUSSAM — *Téléph.* **544-33**

Orfèvrerie "CHRISTOFLE"

Une Seule et Unique Qualité

La Meilleure

Afin de l'obtenir **EXIGEZ** cette Marque

et le Nom **"CHRISTOFLE"** sur chaque pièce.

DÉFIEZ-VOUS, Madam

de l'action nocive du temps. — Prenez tous les soi au coucher deux dragées de **ROMASTINE BOUT**

Ce produit **AUGMENTE RAPIDEMENT** *l'AMPLEU DES SEINS, LES RAFFERMIT ET LEUR DONN UNE APPARENCE DE JEUNESSE PERPETUELL*

LE FLACON : **10** fr. — Envoi franco contre mandat-poste.

Laboratoires **BOUTY**, 1, Rue de Châteaudun, Par

CYCLES & MOTOCYCLES
de toutes Marques
APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES
de toutes Marques
PAYABLES EN 12 ET 15 MOIS
à L'INTERMÉDIAIRE 17, R. MONSIGNY PARIS
(CATALOGUE FRANCO)

SOCIETE DES AUTOMOBILES

EUGÈNE BRILLIÉ

60, boulevard Pereire (Place Wagram)

Ad. télég. AUTOBRIL-PARIS Télép. **535.56**

Voitures de Tourisme et de Livraison, Omnibus Camions, Moteurs, Canots

Construits dans les ateliers d'Artillerie de SCHNEIDER et Cie

LE HAVRE

Fournisseurs de la Cie Générale des Omnibus de PARIS

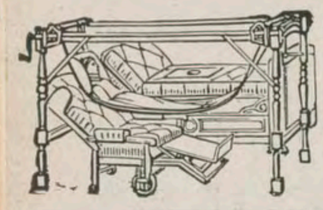
ALCYON

BORDEAUX-PARIS (1906)
1er Cadolle
4e Georget
5e Aucouturier
sur bicyclettes.

TOUR DE FRANCE (2.600 kilomètres)
1er Contant
4e René
sur motocyclettes légères 38 kgs.

6, Boulevard Bourdon ALCYON Neuilly-sur-Seine

SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIER
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICE
Le GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARI



LIT MÉCANIQUE
DUPONT
10, Rue Hautefeuille
PARIS (VIe)
TÉLÉPHONE 818-67
Envoi Franco du Catalogue
Aucune Succursale

Lisez *Femina-Noël* CENT ANS DE MODE *En vente partout*

HERNIE GUÉRIE

BREVTÉ S.G.D.G.

par le Nouveau BANDAGE MEYRIGNA
Accepté p'la Société de Chirurgie de Paris
Recommandé par les Membres du Corps Médical.

Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le corps supprime le **ressort** du dos et le **sous-cuisse.** Le malad peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de gêne Par sa pression constante il mène à la guérison Env. Catalogue **MEYRIGNAC**, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Honoré, Paris

BANQUE AUTOMOBILE

47, Boulevard Haussmann, PARIS

TOUTES MARQUES D'AUTOMOBILES PAYABLES AU GRÉ DU CLIENT

DEMANDEZ FRANCO "GUIDE AUTO"

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ~~~~ 24 fr.
Etranger ~~~~ 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

7 Décembre 1907 — N 481
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ~~ 2 fr.
La Page ~~~~ 600 fr.
Encartage ~~~~ 750 fr.

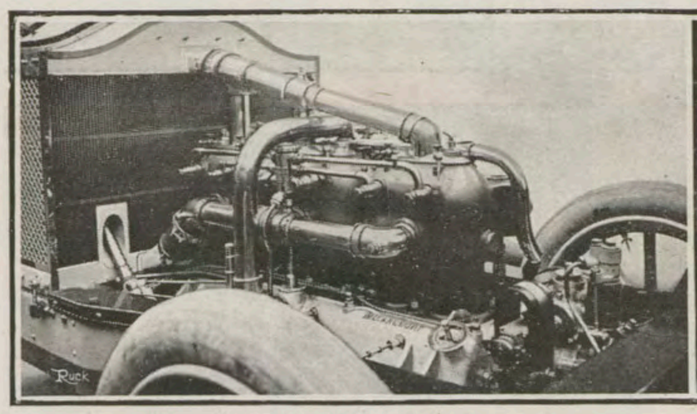
UN AUTODROME EN AMERIQUE

Il n'y a que les milliardaires américains pour pouvoir se payer des fantaisies pareilles. M. W. K. Vanderbilt vient de faire établir sur les immenses domaines qu'il possède dans Long-Island, un autodrome dont la piste présente tous les accidents que peut réunir une route et même, comme on peut le constater par notre photographie, une mauvaise route. L'équipe que l'on y voit passer est celle des Frayer-Miller — 120 chevaux à air — à l'entraînement.

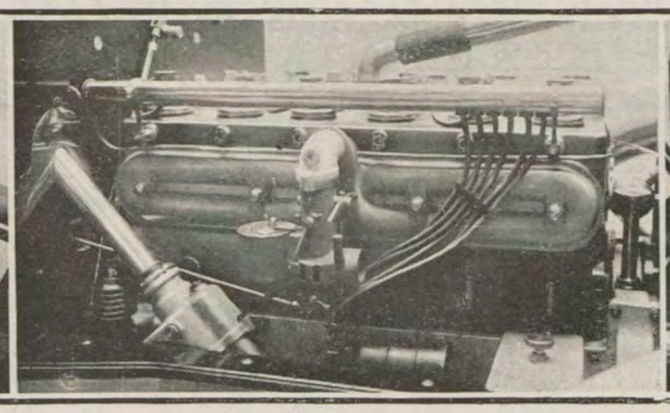
Le Moteur à 6 cylindres au Salon de 1907

(Suite et Fin.) (1)

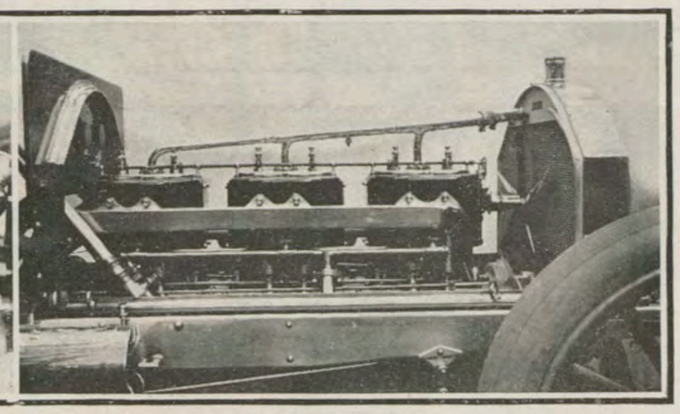
Notre collaborateur termine l'examen des caractéristiques générales des moteurs à 6 cylindres dont nous publions la photographie de tous les types les plus importants



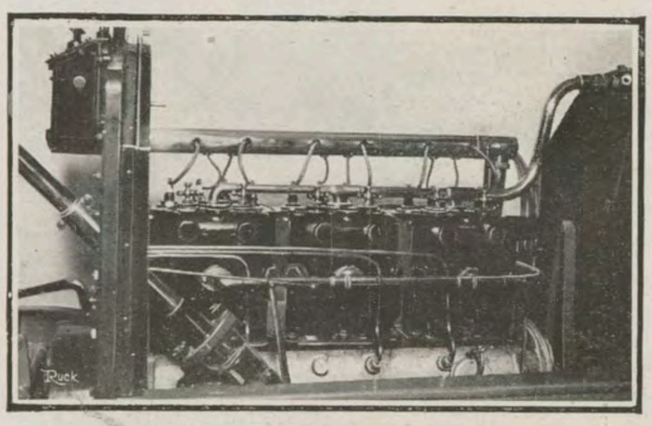
Renault frères.
Groupe de deux, 120/140, haute tension.



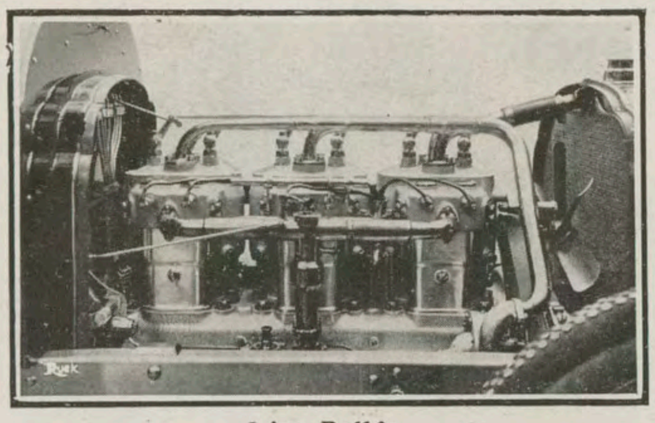
Beatrix.
Un seul bloc, 105/130, haute tension.



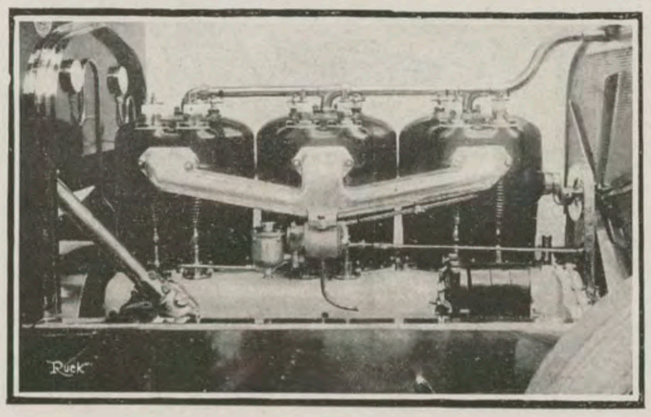
Peugeot.
Groupe de deux, 130/140, basse tension.



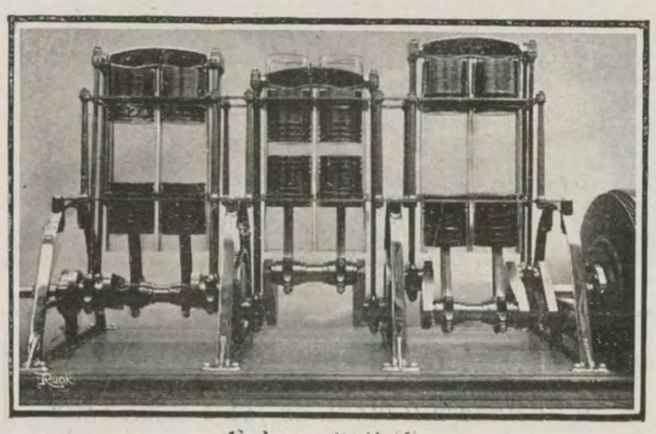
Darracq.
Groupe de deux, 120/120, haute tension.



Léon Bollée.
Groupe de deux, 125/150, haute tension.



La Hispano Suiza.
Groupe de deux, 130/140, haute tension.



Gobron Brillié.
Groupe de deux, 112/200, haute tension.

Notons que certains embrayages, chez Brasier, notamment, sont munis d'un dispositif de verrouillage. Excellente solution qu'on ne saurait trop préconiser.

Enfin, signalons l'ingénieux dispositif de l'embrayage Bollée: le ressort d'embrayage, monté à une extrémité sur un mouvement de sonnette, est muni d'un double mouvement pendant la manœuvre : bascule, puis compression. Il en résulte une douceur extraordinaire de la pédale: on arrive facilement à la faire mouvoir avec un doigt.

Tout, d'ailleurs, dans cette voiture, a été remarquablement étudié au point de vue mécanique. Toutes les pièces qui peuvent être soumises à un effort accidentel latéral sont montées sur rotules : le cône d'embrayage, le radiateur, la béquille, que sais-je encore! Il est matériellement impossible qu'une pièce arrive à se fausser: elle a la faculté de jouer dans tous les sens, tout en restant assujettie aux liaisons mécaniques nécessaires.

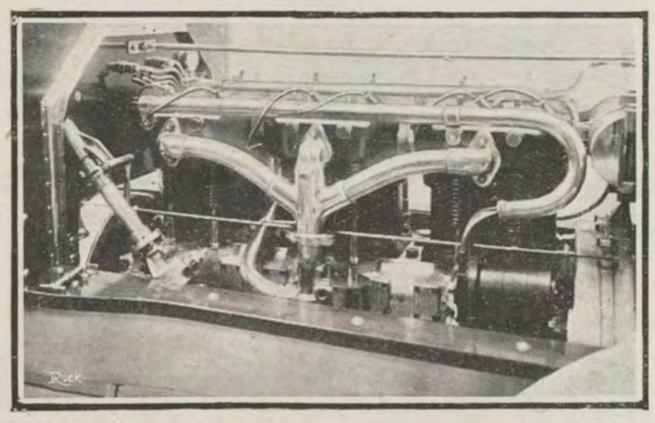
La boîte de vitesse est en général très ramassée de forme : à peu près partout, deux ou trois baladeurs, donnant quatre vitesses. Voilà où l'on pourrait encore simplifier : pourquoi quatre vitesses, quand on ne se sert jamais que de deux?

La boîte de vitesse d'une voiture à six cylindres ne devrait comporter que deux vitesses et une marche arrière : la petite vitesse, intermédiaire comme développement entre la première et deuxième actuelles, et dont on se servirait au démarrage, et la prise directe, qui permet (nous l'avons vu à Evreux) de marcher à volonté à la vitesse d'un homme au pas ou d'un express emballé. Admettons, à la grande rigueur, trois vitesses pour les pays de montagne, mais jamais plus.

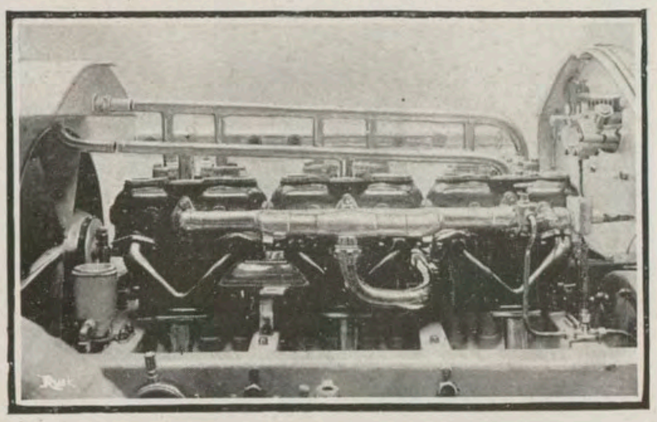
Plusieurs châssis sont munis de deux prises directes : c'est très bien, mais c'est une de trop. Un autre a sa troisième vitesse en prise directe, la quatrième qui multiplie ; étrange combinaison : est-ce qu'on ne prendrait la quatrième vitesse que dans les descentes ? Il est vrai qu'en revanche cette voiture peut marcher dans l'eau : parfaitement. Le châssis, blindé, forme carter pour le moteur et la boîte de vitesse. Quand on enfonce dans plus de 60 centimètres d'eau, on enlève la magnéto et on marche avec les accus. A plus de 80 centimètres le chauffeur monte sur le siège, etc. Voilà qui eût bien fait dans Pékin-Paris.

La transmission du mouvement aux roues se fait par chaînes ou cardans longitudinaux. Deux transmissions seulement à cardans transversaux : c'est dommage, car ce dispositif permet de conserver aux roues un carrossage qui n'est pas inutile pour des voitures aussi lourdes.

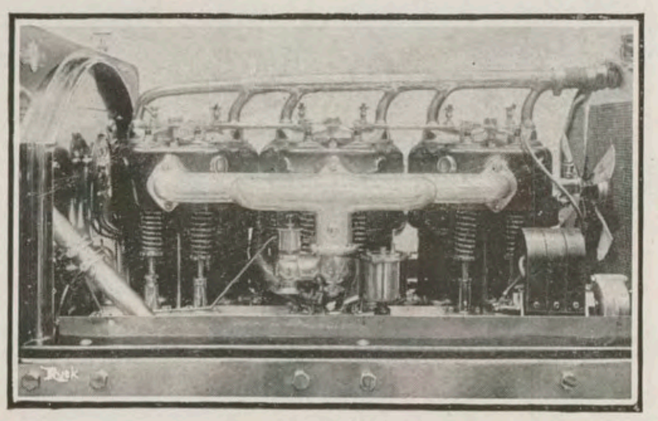
Les partisans du cardan sont en général irréductibles: ils prophétisent les pires avanies aux voitures à chaînes: rupture des chaînes, bruit, accidents causés par un pneu s'engageant entre la chaîne et son pignon (parfaitement!) que sais-je encore!



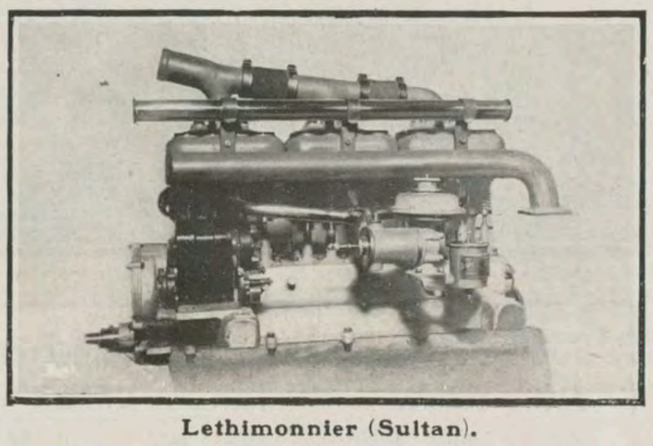
Rochet Schneider.
Groupe de deux, 120/160, haute tension.



San Giorgio (Napier).
Groupe de deux, 100/100, haute tension, accus.



S. P. A.
Groupe de deux, 130/145, basse tension.



Lethimonnier (Sultan).
Groupe de deux, 75/110, haute tension.

Voir les Nos 479 et 480.

De leur côté, les « chaînistes » secouent la tête d'un air grave et objectent la torsion funeste imposée au châssis par la transmission par cardan, la fragilité des dents d'engrenage pour ces efforts considérables, la difficulté du changement de la multiplication...

Vieille et éternelle discussion. Cependant, les cardans gagnent du terrain sur les grosses voitures · 12 chaînes et 15 cardans, pour les six cylindres.

Nous avons gardé pour la fin trois importantes questions touchant le moteur : nous voulons parler de l'adoption des cylindres séparés ou fondus par groupe, de la disposition des soupapes et de l'ordre de travail des pistons. En parcourant le tableau publié dans notre avant-dernier numéro nous constatons que trois moteurs ont leurs cylindres complètement séparés, trois autres, groupés pas trois, un seul, formant un seul bloc. Tous les autres moteurs ont leurs cylindres fondus par paires.

On objectait autrefois aux cylindres jumelés un refroidissement défectueux et des dilatations irrégulières. La science du fondeur a fait justice de ces reproches, qui ne sont plus fondés maintenant. Un moteur dont les cylindres sont groupés est plus ramassé, donc vaut mieux au point de vue mécanique, à la condition que les cylindres vaillent les cylindres isolés. C'est affaire de conscience pour le vérificateur.

Un tel moteur coûtera plus cher, c'est certain. L'avenir nous apprendra de quel côté doit pencher la balance.

La disposition des soupapes n'est pas indifférente. Les soupapes placées du même côté augmentent le rendement : les gaz neufs viennent s'échauffer sur la soupape d'échappement et récupèrent ainsi quelques calories. D'autre part, les soupape placées de chaque côté du moteur sont plus dégagées et leurs ressorts sont mieux accessibles.

Nous pencherions cependant pour les soupapes accolées, voire même pour les soupapes superposées (admission commandée par culbuteurs). Nous n'en avons du reste pas rencontré cette année dans les six-cylindres.

L'ordre d'allumage n'est évidemment pas indifférent. Mais plusieurs peuvent être également bons. Il suffit, en somme, si l'on considère un plan perpendiculaire à l'axe du vilebrequin et passant par son milieu, que les explosions aient lieu alternativement de part et d'autre de ce plan. L'ordre 1. 5. 3. 6. 2. 4., adopté par le plus grand nombre, satisfait à cette condition.

— Pour finir, nous allons parler des mises en marche et démarreurs automatiques.

De toutes les manœuvres auxquelles donne lieu un six-cylindres, la mise en marche est la plus pénible, et présente toujours, surtout avec le simple allumage par magnéto, une certaine difficulté. La mise en marche automatique s'impose donc sur une voiture de luxe comme la six-cylindres.

Renault et Panhard ont adopté la mise en marche Saurer, à air comprimé, connexe du freinage par le moteur. C'est un excellent dispositif, qui a fait ses preuves, et qui est presque universellement connu : par un décalage des cames, le moteur est transformé en une pompe de compression qui emplit un réservoir au freinage.

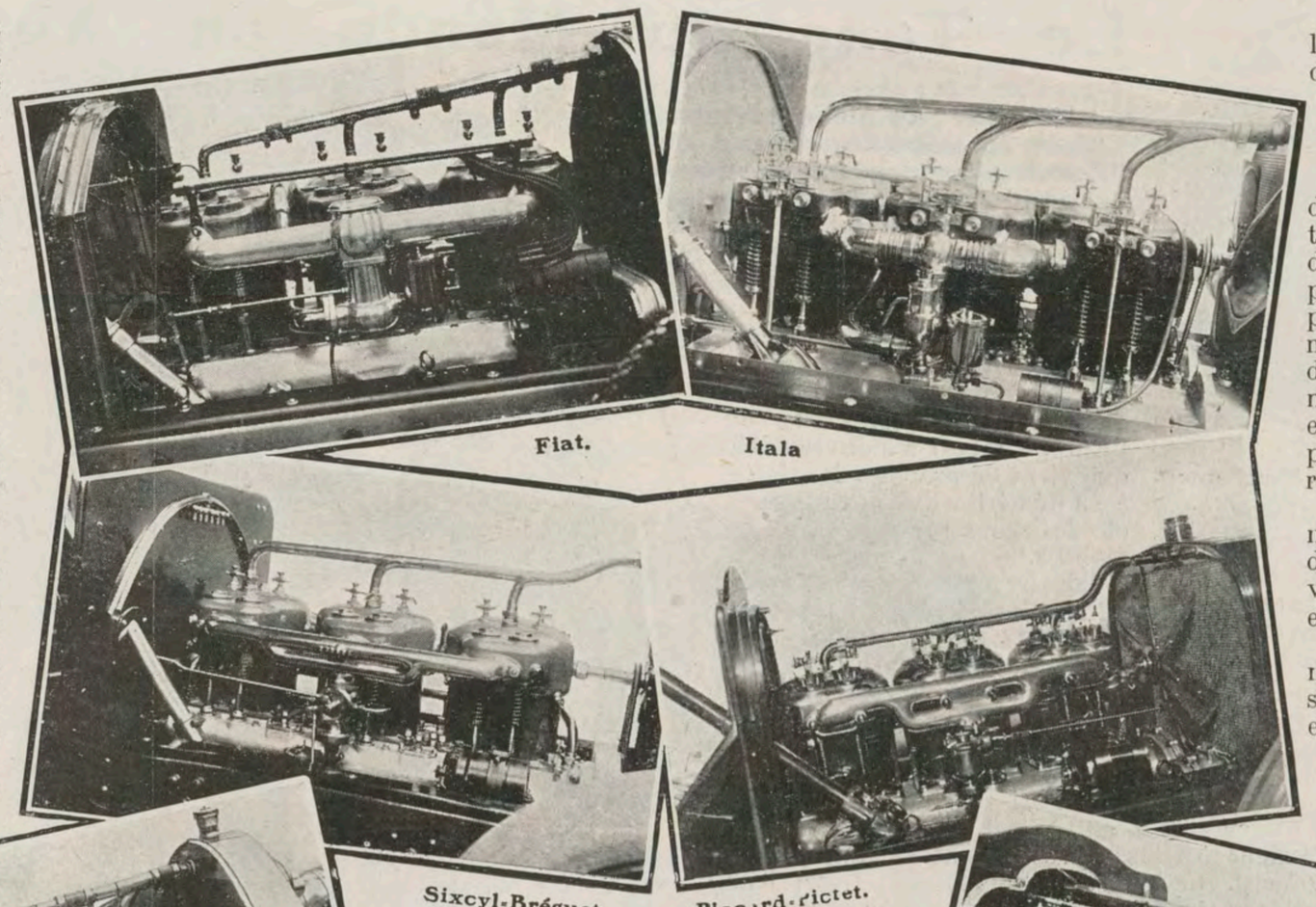
Pour la mise en marche, l'air comprimé de ce réservoir est envoyé dans le moteur et le lance.

Berliet a fait plus et mieux : ce n'est plus simplement une mise en marche automatique, qu'il a placée sur son moteur, mais une réserve d'énergie capable de lui fournir de la puissance pendant un temps assez long. L'air comprimé à une quarantaine de kilos peut entraîner la voiture pendant 2 kilomètres. Bien plus : quand le moteur faiblit, on peut avoir recours à l'air comprimé pour lui donner le coup de collier.

La suppression s'impose, dans une telle voiture, de deux des combinaisons de la boîte de vitesse.

En résumé, et pour conclure ce trop long article, constatons que le moteur à six cylindres est absolument au point, et que le châssis qui le porte n'a besoin, pour être parfait, que de quelques simplifications. La six-cylindres est la voiture de luxe de l'avenir.

H. Petit.

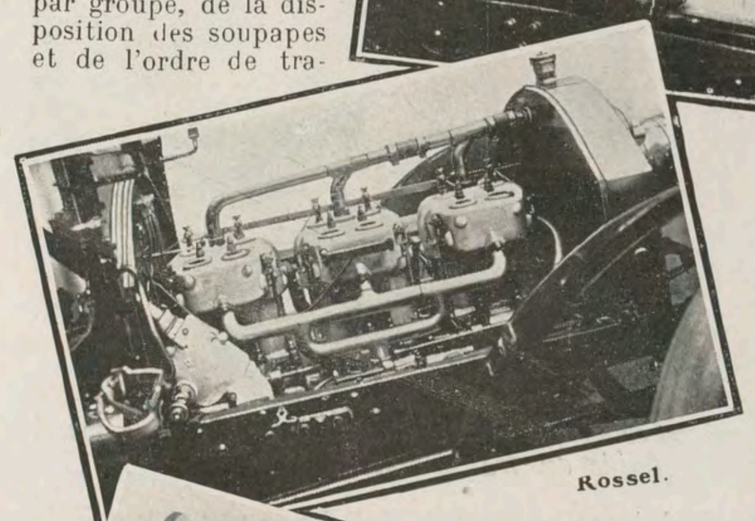


Fiat.

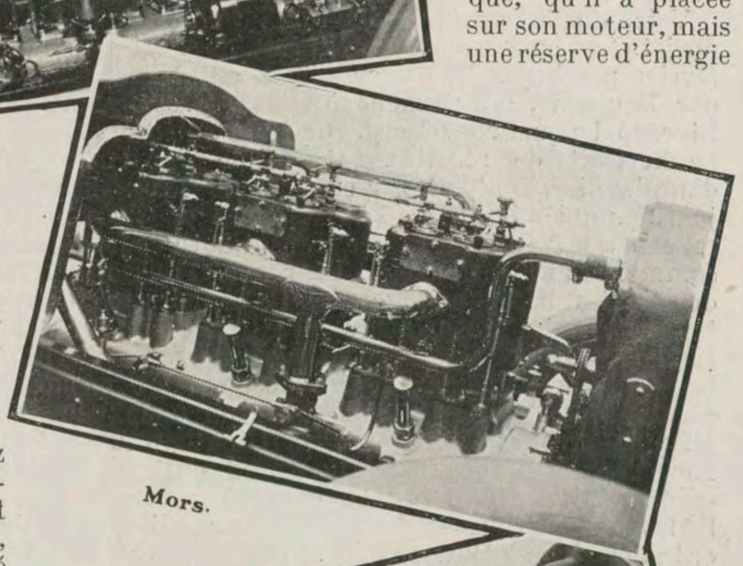
Italia

Sixcyl-Bréguet.

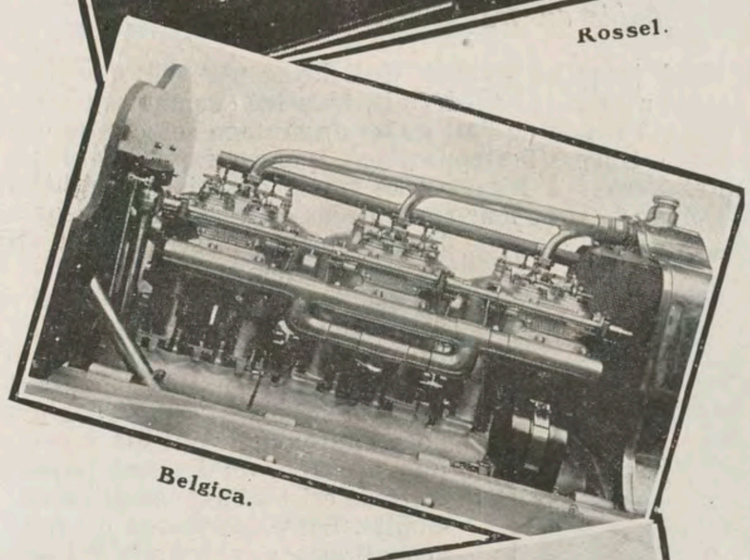
Piccard-Pictet.



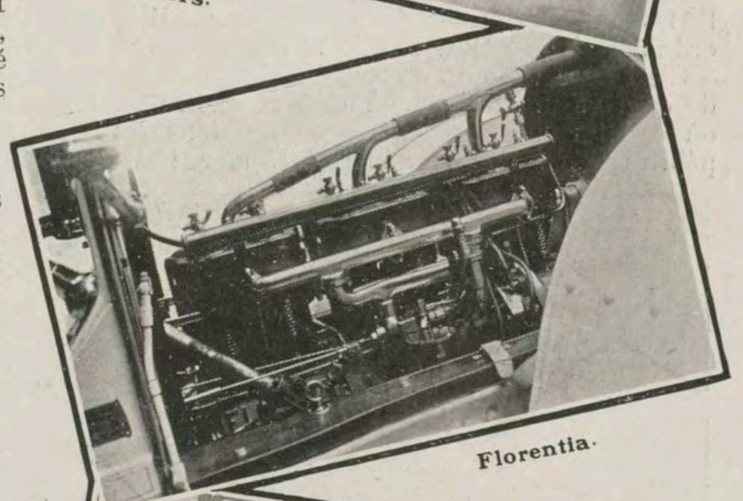
Rossel.



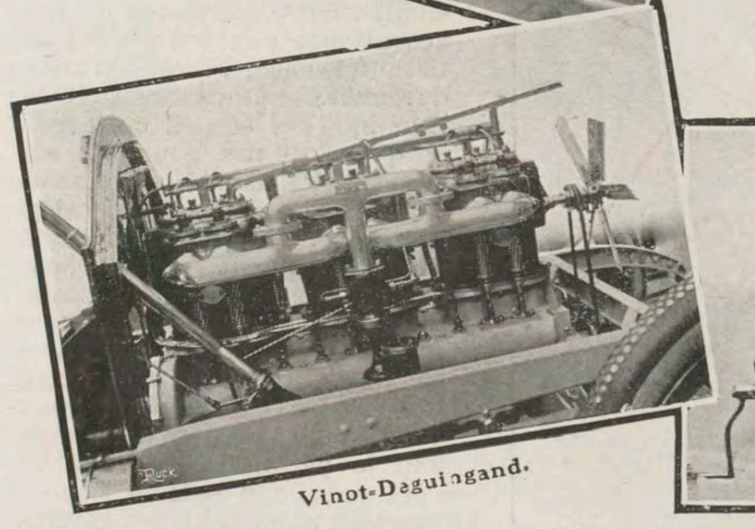
Mors.



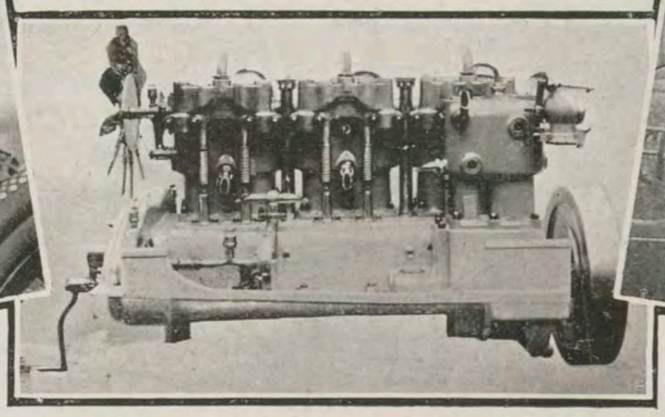
Belgica.



Florentia.

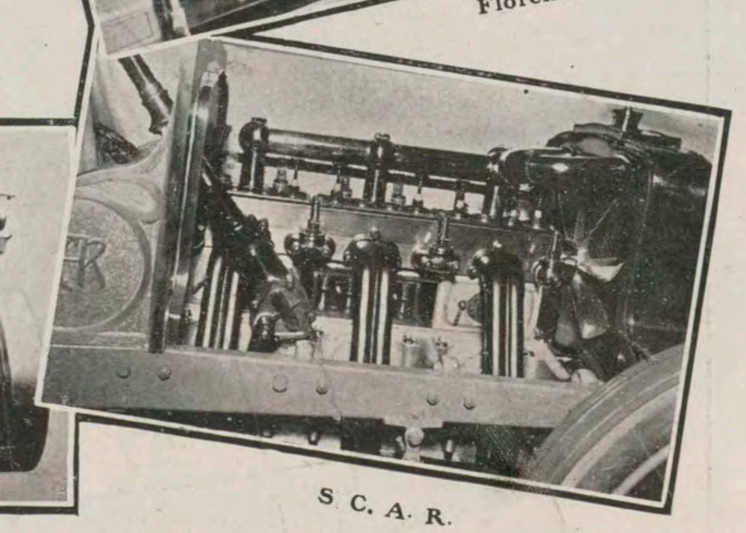


Vinot-Deguingand.



Berliet.

On remarque à l'avant le réservoir à air comprimé, qui sert pour la mise en marche.



S. C. A. R.

Le Tour du Monde en Automobile

Le lieutenant E. H. Shackenton.
Inventeur d'une automobile à glace, qu'il va utiliser au cours de son expédition au pôle Sud, et dont les concurrents du défi du Matin *devront suivre l'exemple.*

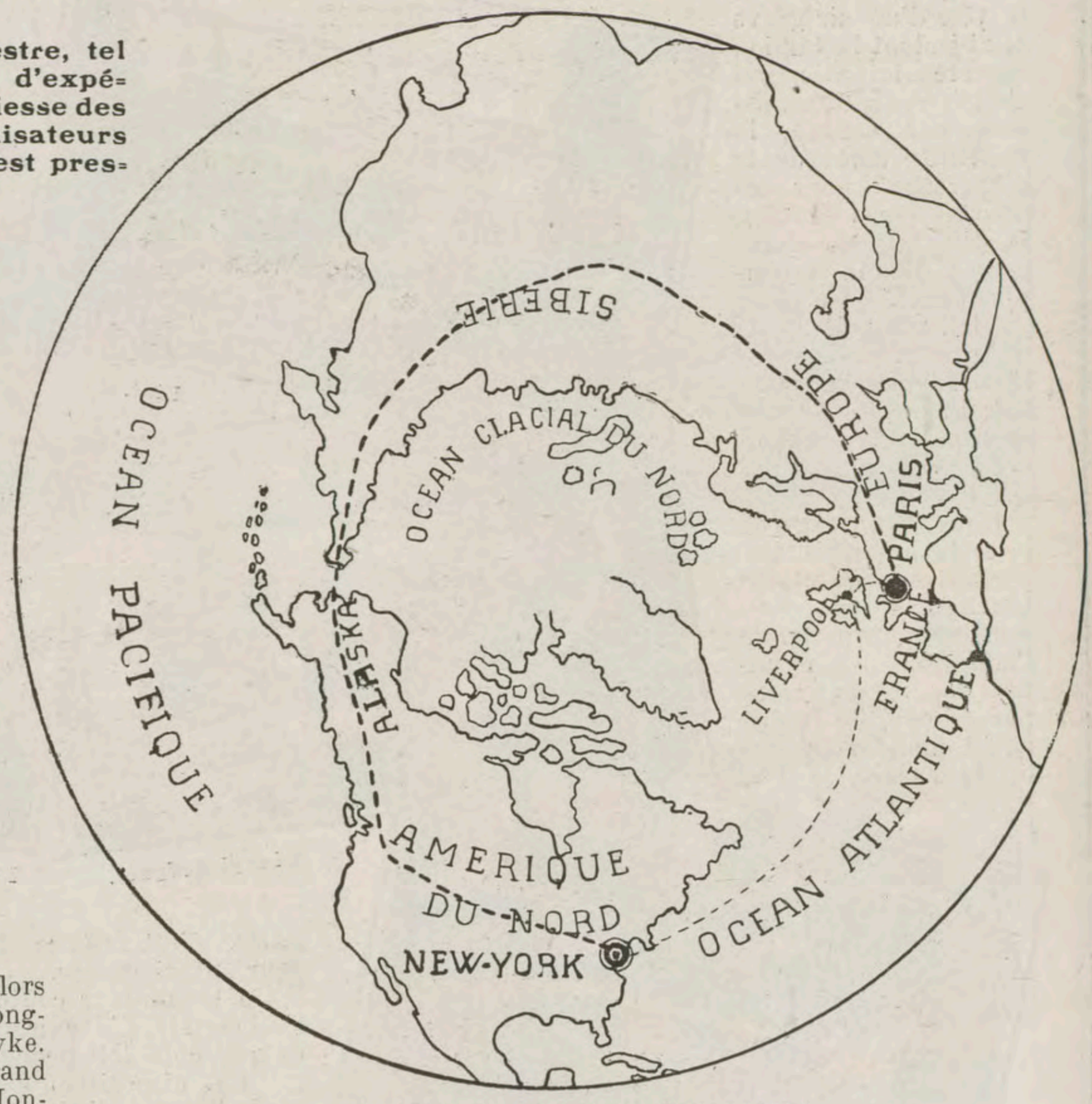
Le tour du globe terrestre, tel est le nouveau champ d'expérience proposé à la hardiesse des chauffeurs par les organisateurs de Pékin-Paris. C'est presque un voyage au Pôle qu'il faudra effectuer.

Partir de Paris pour y revenir après avoir traversé de part en part l'Amérique, l'Asie et l'Europe, tel est le nouveau défi que vient de proposer le *Matin* à la témérité des conducteurs et des constructeurs d'automobiles.

Boucler cette boucle formidable n'est pas à la portée de tous et un tel *looping* laisse loin derrière lui tout ce qui a été fait jusqu'à ce jour. Pékin-Paris lui-même n'est plus qu'un jeu d'enfant, à côté de ce voyage gigantesque, dont une grande partie devra s'effectuer dans des pays encore inexplorés.

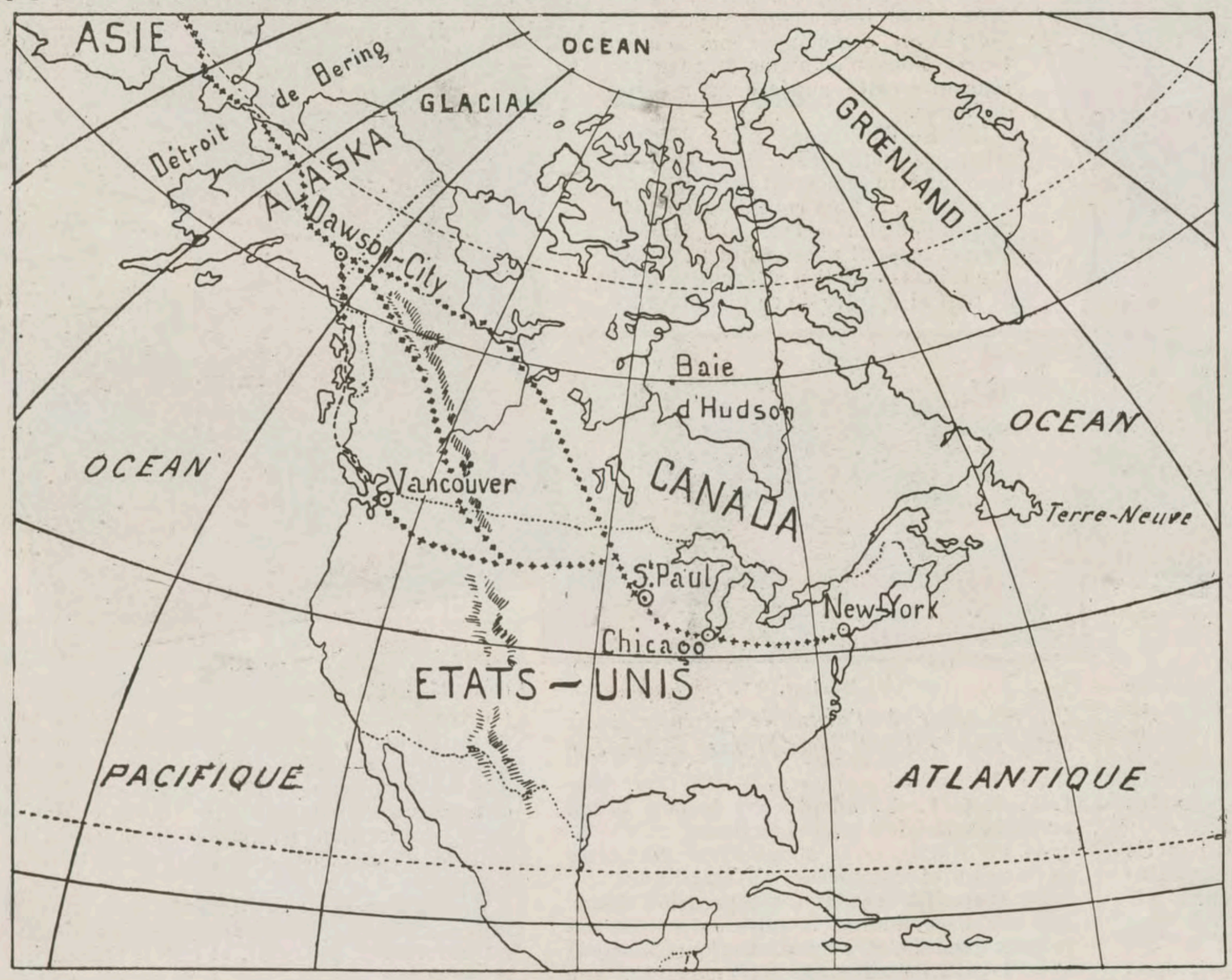
Voici quelle serait, dans ses grandes lignes, l'économie du projet. Les concurrents partiraient de Paris dans le courant de février prochain. Ils se rendraient en Angleterre par Dieppe ou par Boulogne, passeraient à Londres et iraient s'embarquer à Liverpool pour New-York. Cette première partie du trajet leur permettrait de récolter, sous forme d'un tribut de curiosité et d'applaudissements, les réconfortants nécessaires pour les dures journées qui suivraient. La traversée de l'Océan se ferait naturellement à bord d'un rapide transatlantique jusqu'à New-York, où commencerait, réellement, l'épreuve. Trois itinéraires s'ouvrent alors devant les hardis conducteurs. Ce sont les routes suivies depuis longtemps par les prospecteurs qu'attirait le champ d'or du Klondyke. L'un traverse en grande partie le Canada par la région du grand lac de l'Esclave; l'autre, plus occidental, emprunte la ligne des Montagnes Rocheuses. Le troisième, qui a le plus de chances d'être adopté, barre les Etats-Unis tout entiers d'un trait horizontal, de New-York à Vancouver Du grand port du Pacifique, un caboteur emmènerait voitures et conducteurs à travers les îles jusqu'à la côte de l'Alaska. La traversée dure deux jours. Ils prendraient alors la route ordinaire vers Dawson-City, où convergent les trois itinéraires.

C'est de cette cité nouvelle, poussée en quelques semaines au milieu de ce pays mystérieux où chaque pierre peut cacher une fortune et où les torrents roulent, comme dans les Eldorado fabuleux, des pépites d'or, que commençerait, pour ainsi dire, l'inconnu. La région



Le Tour du Monde en Automobile.
L'itinéraire adopté est celui qui permet d'emprunter le moins possible l'aide du transatlantique.

qui s'étend au Nord jusqu'au détroit de Behring n'a été que très peu parcourue. De l'autre côté du détroit, traversé, comme il pourra l'être, la Sibérie septentrionale ne l'est guère davantage et c'est après de longs kilomètres à travers le steppe glacé, que ceux qui auront pu venir jusque là retrouveront à Irkoustk les traces du prince Borghèse, de Cormier et de Collignon. Il ne leur restera plus qu'à les suivre jusqu'à Paris ; mais cela ne sera plus qu'un voyage d'agrément.



A travers l'Amérique.
Trois voies principales s'ouvrent aux hardis chauffeurs. Nous en donnons ici un tracé approximatif.

Le voyage est-il possible ? Une telle épreuve est-elle faisable ? Au premier abord on est tenté de crier à l'impossible, mais tant d'exploits jugés impraticables pour l'automobile ont été accomplis par elle, qu'il serait imprudent de crier à l'avance à l'impossibilité. Le *Matin* nous a du reste accoutumés aux tours de force. Cette fois encore, il est convaincu de réussir. Le projet a rencontré en Amérique un accueil chaleureux et qui n'est pas pour nous surprendre, étant donné l'affection des Yankees pour tout ce qui est gigantesque. *The greatest trip in the World* ne pouvait manquer d'exciter l'enthousiasme des Américains.

La Presse new-yorkaise, et en particulier le *New York Times*, ont promis leur diligent appui. Le *Standard Oil Cy*, qui truste dans sa combinaison formidable tout le pétrole des Etats-Unis s'est chargée d'installer pour le Nouveau Continent les ravitaillements d'essence et d'huile. De tels concours apportent une aide précieuse et faciliteront singulièrement la tâche des organisateurs.

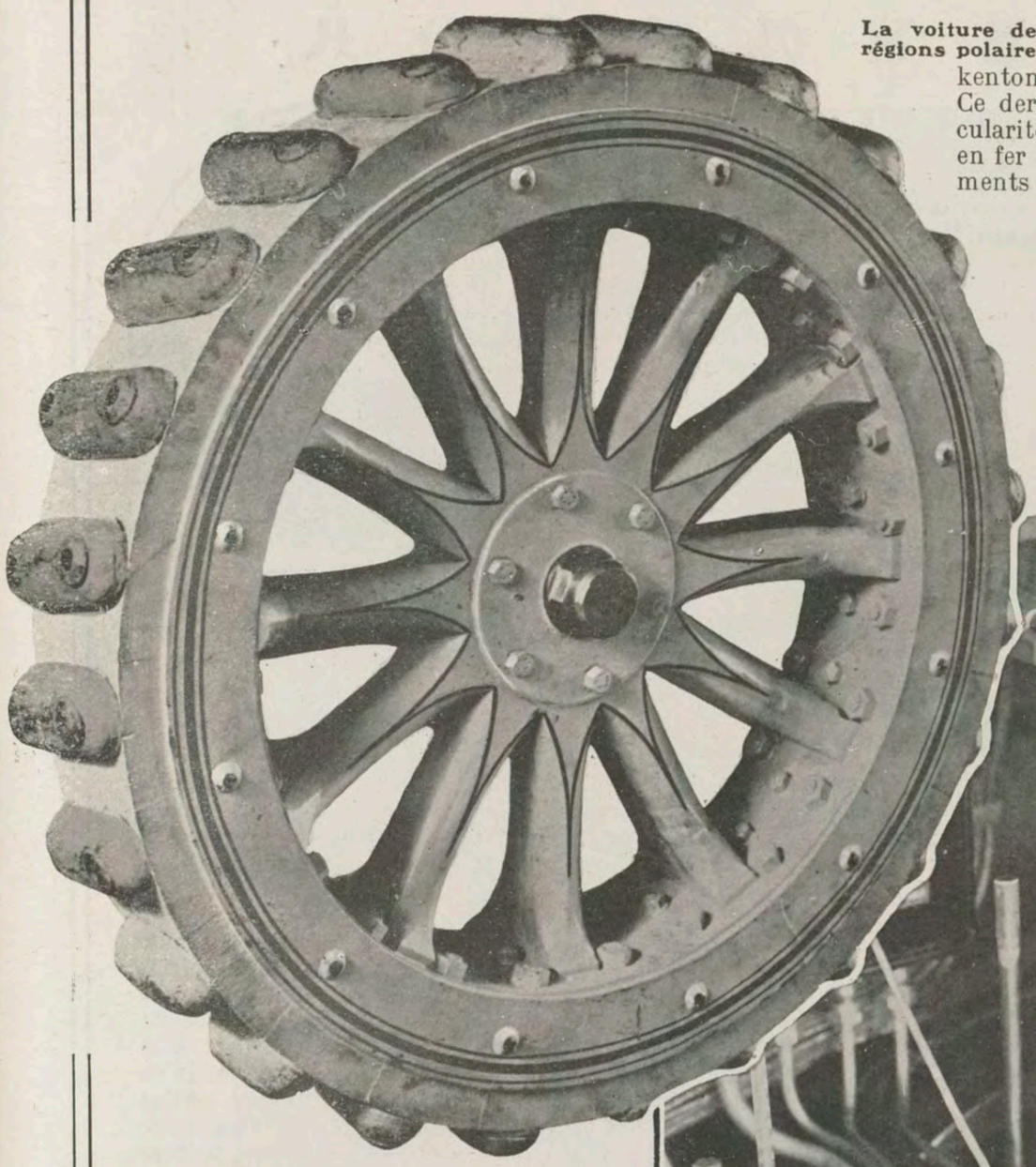
La traversée des Etats-Unis sera, je ne dirai pas facile, mais tout au moins une des parties les plus praticables du long trajet. Elle a déjà été effectuée à plusieurs reprises et a pu être faite en dix-sept jours de San-Francisco à New-York. Il en est autrement passé la frontière, surtout si l'on se décide à prendre un des deux itinéraires entièrement terrestres.

La voiture des régions polaires

La question de l'automobile dans les régions polaires a été étudiée de divers côtés, en particulier, par M. Arkowski et le lieutenant Shackenton, de l'armée américaine, qui préparaient des expéditions au pôle Sud. Ce dernier a fait construire une voiture dont nous donnons ci-contre les particularités les plus intéressantes. Les roues d'arrière sont munies de larges bandages en fer portant des barrettes transversales très saillantes pour éviter les glissements quant aux roues d'avant, elles portent sur deux longs skis qui leur permettront de glisser sur la neige sans enfoncer. Naturellement, il ne faut pas penser à avoir un moteur à refroidissement par eau, celle-ci ne devant pas tarder à se congeler dans les réservoirs. Avec des températures aussi basses, les ailettes seront amplement suffisantes, et il faudra plutôt chercher à réchauffer le carburateur. La question de graissage est aussi à prévoir. A 14° au-dessous de zéro, a constaté M. de La Besse, les huiles s'épaississent, ne circulent plus dans les tuyaux et les pièces qui ne sont pas réchauffées par le moteur collent. La direction, notamment, est presque inutilisable. Il fallait l'arroser à chaque instant avec de l'eau chaude. Il faudra donc trouver un moyen de réchauffer le réservoir d'huile. Il ne serait pas impossible, d'autre part, de trouver des lubrifiants qui restent liquides à de basses températures. En somme, ce sont deux voitures différentes qu'il faut prévoir, dont l'une sera indispensable pour les régions polaires. Il sera bon de munir les voitures d'un treuil mû par le moteur, pour les haler dans les passages difficiles. Ce sont des voitures spéciales qu'il faudra construire, susceptibles de se transformer suivant les besoins multiples du parcours. Ce qui n'est qu'une panne facilement réparable dans le tou isme ordinaire, devient un désastre dans une expédition de ce genre.

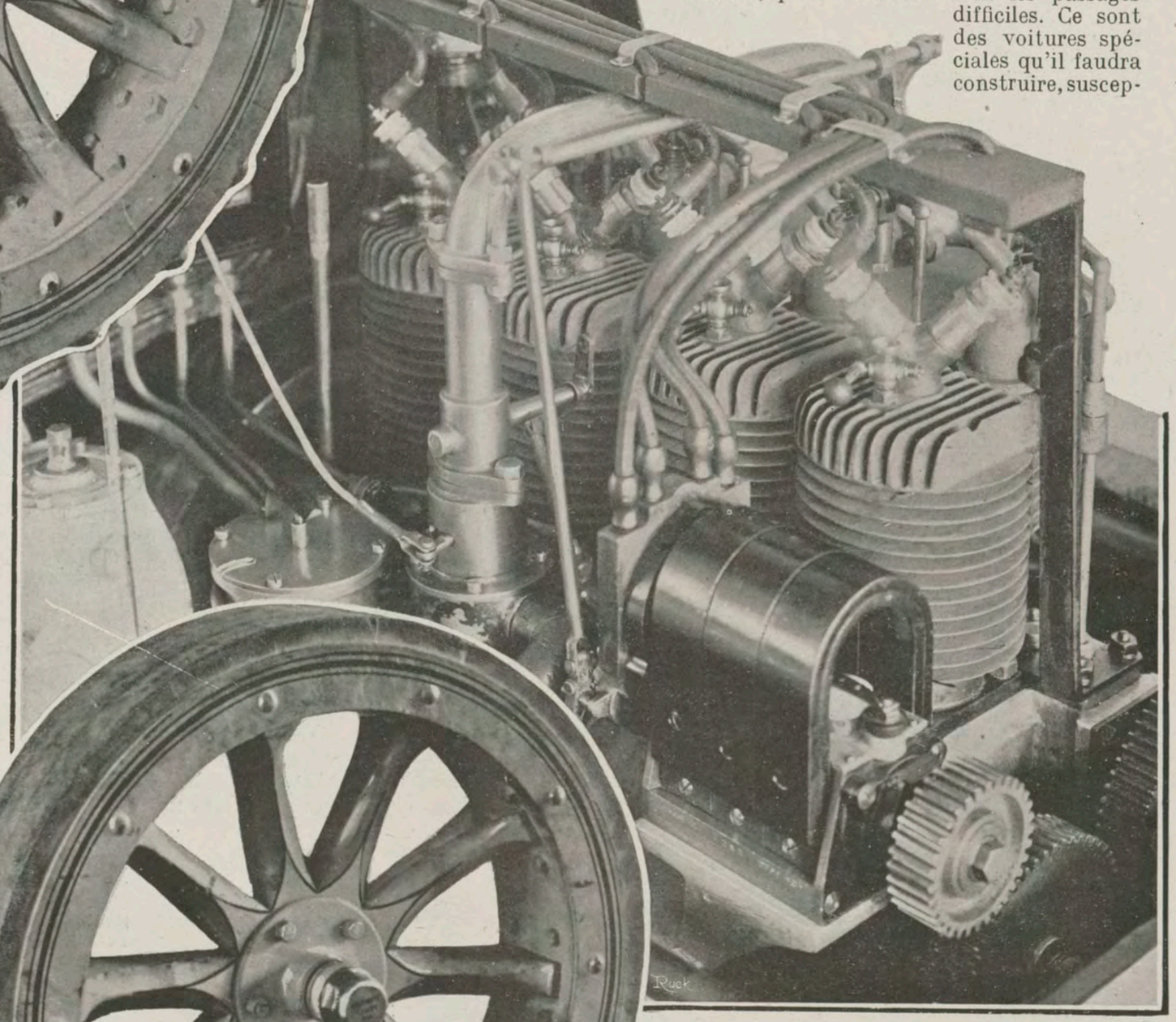
L'abri, les provisions, les ravitaillements, autant de questions de première importance qu'il faudra étudier et qui permettent de trouver trop court d'une année le délai de trois mois qui a été prévu avant la date du départ. Il faut bien cela pour construire les voitures et préparer les voies.

F.-A. Wheel.



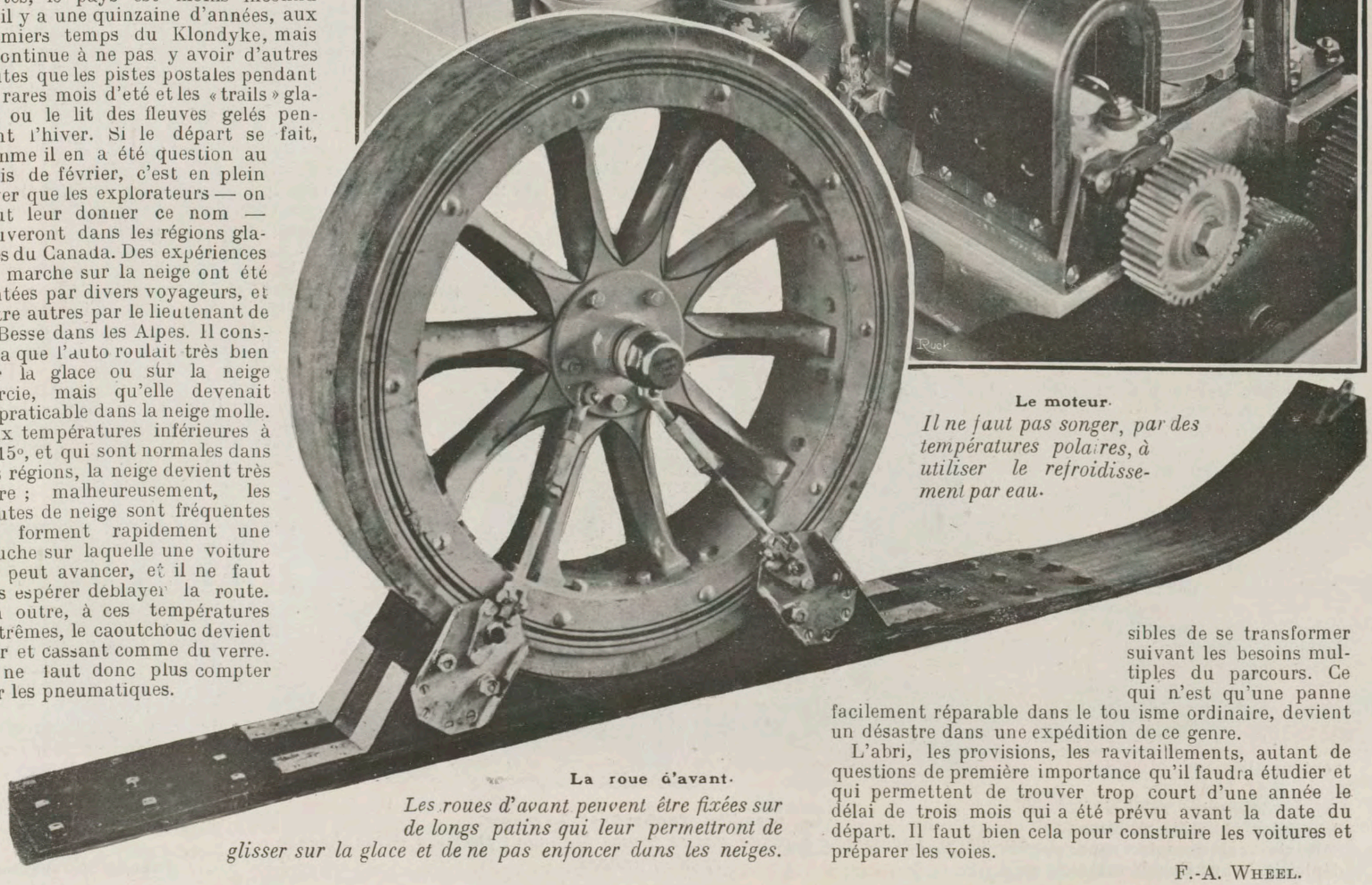
La roue d'arrière de l'auto à glace

Elle est munie sur sa circonférence de barrettes en acier qui mordront profondément dans la glace.



Le moteur.

Il ne faut pas songer, par des températures polaires, à utiliser le refroidissement par eau.



La roue d'avant.

Les roues d'avant peuvent être fixées sur de longs patins qui leur permettront de glisser sur la glace et de ne pas enfoncer dans les neiges.

Certes, le pays est moins inconnu qu'il y a une quinzaine d'années, aux premiers temps du Klondyke, mais il continue à ne pas y avoir d'autres routes que les pistes postales pendant les rares mois d'eté et les « trails » glacés ou le lit des fleuves gelés pendant l'hiver. Si le départ se fait, comme il en a été question au mois de février, c'est en plein hiver que les explorateurs — on peut leur donner ce nom — arriveront dans les régions glacées du Canada. Des expériences de marche sur la neige ont été tentées par divers voyageurs, et entre autres par le lieutenant de la Besse dans les Alpes. Il constata que l'auto roulait très bien sur la glace ou sur la neige durcie, mais qu'elle devenait impraticable dans la neige molle. Aux températures inférieures à — 15°, et qui sont normales dans ces régions, la neige devient très dure ; malheureusement, les chutes de neige sont fréquentes et forment rapidement une couche sur laquelle une voiture ne peut avancer, et il ne faut pas espérer deblayer la route. En outre, à ces températures extrêmes, le caoutchouc devient dur et cassant comme du verre. Il ne faut donc plus compter sur les pneumatiques.

EMILE LEVASSOR

Par PIERRE SOUVESTRE

Le 26 novembre, a été inauguré, a la Porte Maillot, le monument d'Émile Levassor, œuvre du maître Dalou, terminée par son élève Camille Lefèvre

Émile Levassor.

Émile Levassor peut être surnommé à juste titre le père de l'Automobile.

Madame Levassor.

Mme Vve Sarrazin, qui devint Mme Levassor et qui seconda son mari dans son œuvre.

QUELQUES années avant la guerre de 1870, un gros industriel du Nord demandait au directeur de l'Ecole centrale de lui envoyer un ingénieur capable, avisé, auquel il comptait demander d'opérer d'importantes modifications à son usine. Le gros industriel vit arriver un matin, quelques jours après sa demande, un tout jeune homme, d'apparence très avenante, mais qui, certes, n'avait pas dépassé vingt ans. Il était envoyé par le directeur de l'Ecole centrale.

Le gros industriel reçut avec affabilité cet adolescent, mais lui expliqua que son directeur s'était trompé, qu'il voulait un ingénieur expérimenté et non pas un débutant. Le jeune homme demanda l'heure du premier train pour s'en retourner.

— En attendant, demanda-t-il, puis-je visiter l'usine ?

— Mais certainement! répliqua le gros industriel, qui l'accompagna lui-même dans les ateliers.

Chemin faisant, le jeune homme exposa ses idées, prévut tant de choses et de si bonnes choses, que le gros industriel le supplia de ne pas le quitter, et pour le décider, lui confia la réfection totale de son établissement industriel.

Le jeune homme s'appelait Emile Levassor; il avait eu son diplôme d'ingénieur à vingt ans et l'existence paraissait devoir s'ouvrir très belle devant lui.

Sa première entreprise de construction automobile

Nous le retrouverons, quelques années plus tard, aux ateliers Cockrill, où il exerce sa profession d'ingénieur. Cet homme, auquel son caractère timide interdit toute initiative, a des moments d'abattement. Toutefois, il prendra quelque intérêt aux propos que lui tient un de ses collègues de l'usine Cockrill, M. Sarrazin.

Ce M. Sarrazin est en relations avec un contre-maître de l'usine Otto-Langen, nommé Daimler, qui a imaginé un petit moteur à explosion, dont il voudrait vendre la licence en France, et Sarrazin, qui est représentant de la maison Otto-Langen, tout à fait émerveillé par cette petite mécanique, en parle de tous les côtés à ses amis, et voudrait même s'y intéresser pécuniairement. Levassor, à ce moment, a quitté Cockrill. Il est entré, comme ingénieur, dans la Société Périn-Panhard, qui fabrique, avenue d'Ivry, des scies à ruban. Sarrazin, après avoir en vain sollicité plusieurs constructeurs de machines de s'intéresser au moteur Daimler, finit par obtenir de son ami Levassor que celui-ci le fabriquât dans ses ateliers de l'avenue d'Ivry. Sarrazin tombe gravement malade et, en dépit des soins empressés de sa femme, meurt après une longue et douloureuse maladie. Quelque temps après la mort de son mari, Mme Sarrazin reçut une lettre de M. Emile Levassor, alors associé de la maison Panhard, par laquelle le signataire lui demandait de bien vouloir venir s'entendre avec lui pour le paiement des moteurs commandés par Sarrazin à la société Panhard-Levassor, selon les modèles fournis par Daimler. Mme Sarrazin avait plein pouvoir pour représenter Daimler en France. Elle vint donc voir M. Levassor, et ces deux êtres, qui cependant avaient eu un lien commun d'affection, le défunt M. Sarrazin, discutèrent comme deux étrangers les questions d'intérêt.

Levassor démontra à Mme Sarrazin qu'elle aurait bien de la peine à s'occuper des brevets Daimler à elle seule et lui proposa de s'en occuper pour son compte. Elle accepta son offre.

Justement, on était à la veille de l'Exposition de 1889 ; Daimler comptait exposer là divers modèles de sa fabrication : un tramway, un quadricycle, un bateau, un moteur fixe. Il vint passer, avec son fils, de longues semaines à Paris, et une assez grande intimité s'établit dès lors entre l'inventeur allemand, Mme Sarrazin et M. Levassor.

Elle détermina celui-ci à demander sa main à Mme Sarrazin qui accepta, sans déplaisir, le principe de cette union. Tandis que, au lendemain de l'Exposition, Daimler consentait régulièrement la licence de ses brevets à Mme Sarrazin, celle-ci ratifiait, devant l'officier de l'Etat-civil, à la date du 17 mai 1890, la promesse qu'elle avait faite d'épouser Emile Levassor.

Désormais, l'automobile va être la préoccupation dominante de M. Levassor. En 1891, suivant les conseils éclairés de Daimler, il étudiera la construction d'une voiture automobile. Il aura, certes, de nombreux déboires, car, ce n'est guère qu'en 1892 qu'il parviendra à effectuer, sans encombre, sans arrêt, le parcours d'Ivry au viaduc d'Auteuil.

Quelques années s'écouleront, et les affaires de Levassor seront peu à peu couronnées d'un certain succès ; non seulement, il vendra des voitures, mais encore, ses voitures marcheront. Mais Levassor n'a pas confiance, malgré tout. Certes, il croit en l'avenir du moteur, mais ses utilisations lui paraissent bien plus rationnelles s'il s'agit de moteur fixe, de moteur de bateau, que s'il s'agit de voiture.

Ceci nous amène à l'année 1894, qui marque d'un pas décisif l'essor de l'Automobile en France. A cette époque, le *Petit Journal*, sur l'initiative de Pierre Giffard, organise un concours de voitures sans chevaux sur le parcours de Paris à Rouen. Il y a 102 engagements. Levassor fit engager par sa maison trois ou quatre voitures qui prirent part à la course et qui se classèrent dans les meilleures conditions. Le premier de ces véhicules, dans lequel il se trouvait, et qu'il dirigeait d'ailleurs, obtint avec la maison Peugeot le premier prix, dont le montant était cinq mille francs, qu'offrait le *Petit Journal*. Il devait être attribué à la voiture sans chevaux reconnue être sans danger, aisément maniable pour le voyageur et ne coûtant pas trop cher d'entretien.

L'année suivante, un Comité, à la tête duquel on a placé le comte de Dion, organisera Paris-Bordeaux. Cette inoubliable épreuve fut pour Levassor, l'occasion d'établir une performance sportive dont le souvenir restera éternellement gravée dans la mémoire de tous. Il triompha avec sa voiture n° 5, accomplissant l'aller et retour en 48 h. 47 m.

Sa chute dans Paris-Marseille

On allait courir Paris-Marseille, et Levassor avait un autre n° 5 qu'il méditait de conduire et surtout de ramener dans de bonnes conditions. Il surmonta aisément, avec sa voiture, les difficultés climatériques, et déjà, il était arrivé dans le Midi, effectuant l'étape de Lyon à Avignon, lorsque survint le regrettable accident qui, vraisemblablement, fut la cause première de la maladie qui devait l'emporter quelques mois après.

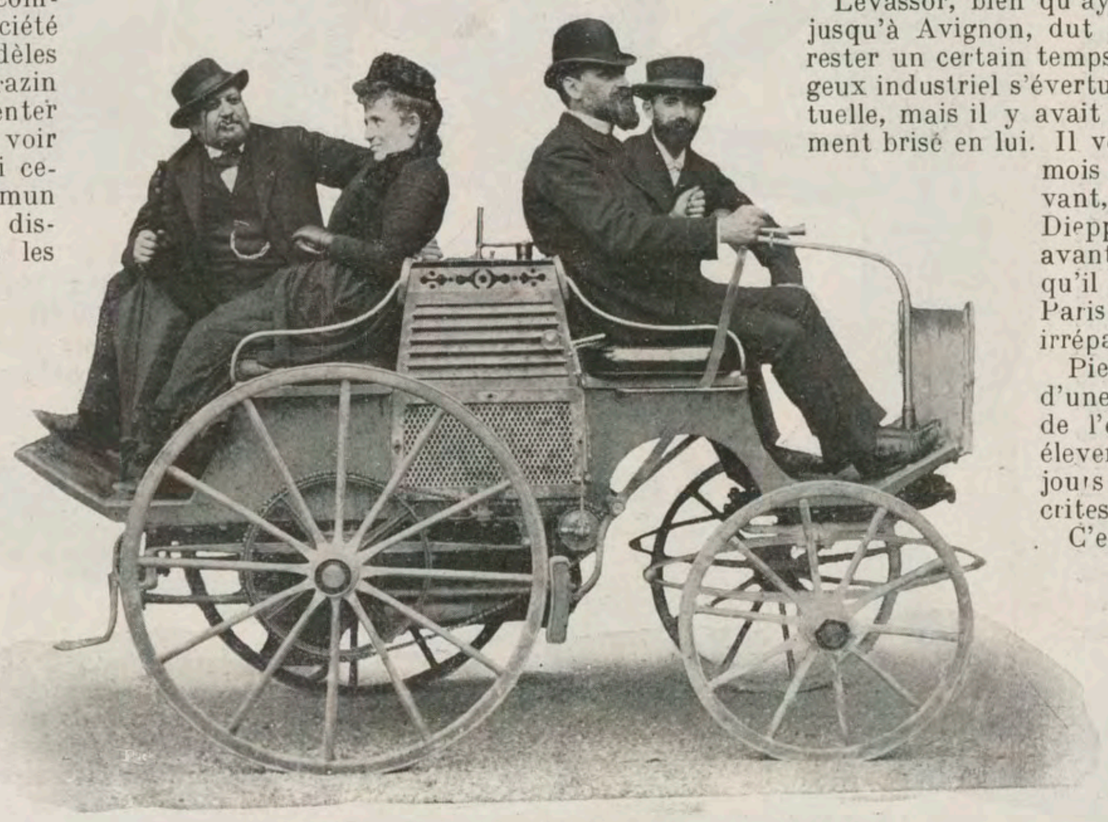
Levassor conduisait à une allure de 40 kilomètres à l'heure environ, lorsqu'en descendant vers le village de La Palud, à 45 kilomètres d'Avignon, la voiture fit une embardée, alla dans le fossé, ne versa point, mais projeta ses deux voyageurs, Levassor et d'Hostingue.

Levassor, bien qu'ayant pu conduire sa voiture jusqu'à Avignon, dut s'aliter dans cette ville et y rester un certain temps. Lorsqu'il en revint, le courageux industriel s'évertua de reprendre sa vie habituelle, mais il y avait quelque chose d'irrémédiablement brisé en lui. Il vécut, péniblement, quelques mois encore, et, au printemps suivant, à la veille de la course Paris Dieppe, Levassor s'éteignait, vieilli avant l'âge et miné par le mal qu'il avait contracté au cours de Paris-Marseille. Ce fut une perte irréparable.

Pierre Giffard prit alors l'initiative d'une souscription à ouvrir en vue de l'édification d'un monument à élever à sa mémoire, et en quelques jours le montant des sommes souscrites excédait 60.000 francs.

C'est cette œuvre que nous avons vu inaugurer le 26 novembre à la Porte Maillot ; elle représente, comme l'on sait, l'arrivée sensationnelle de la Panhard n° 5, retour de Bordeaux, avec, à la direction, celui qui fit tant pour l'essor définitif de l'automobile et la prospérité de la maison dont il était la cheville ouvrière.

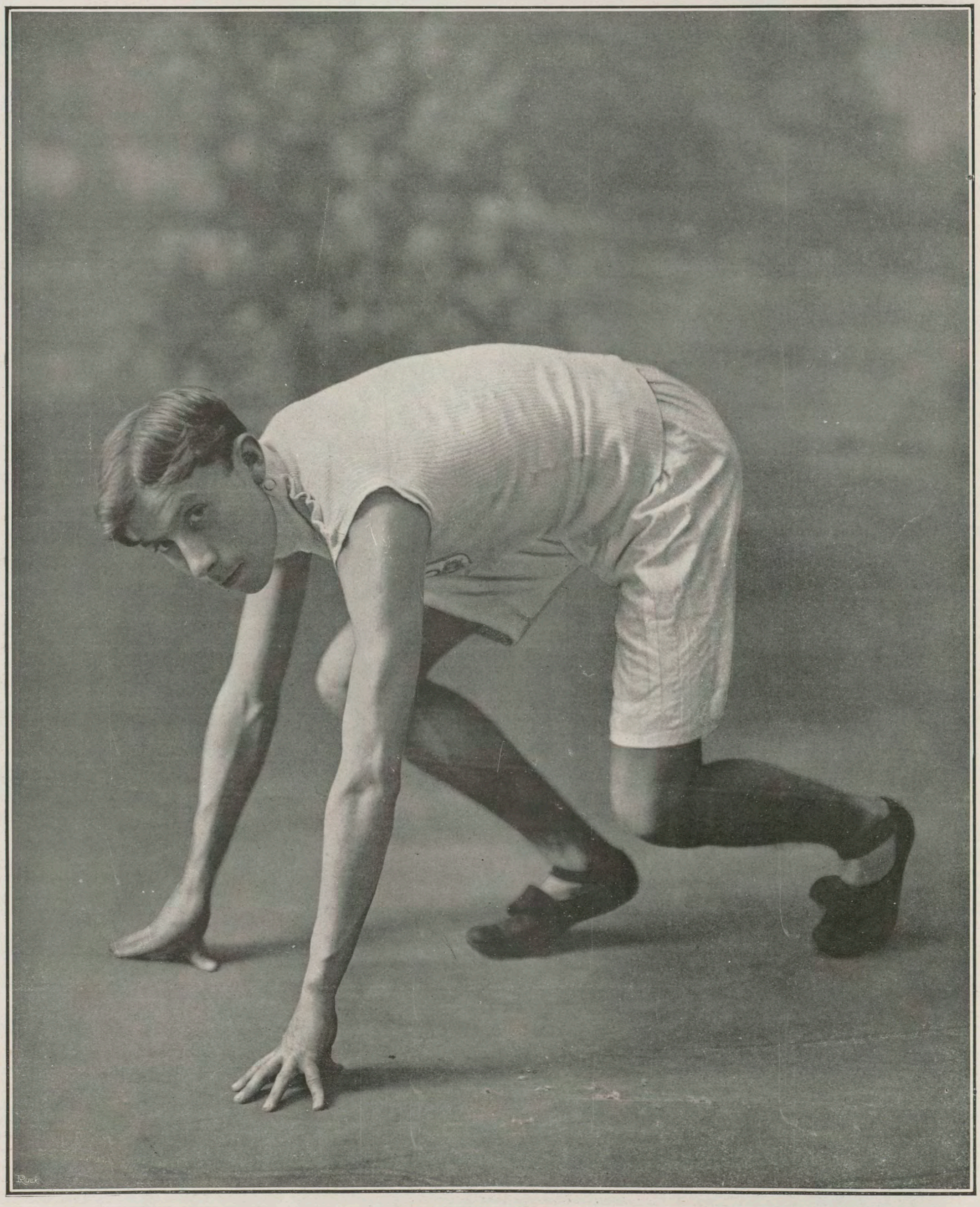
PIERRE SOUVESTRE.



La première Panhard et Levassor.

Au volant, Levassor, à côté de qui se trouve Mayade. Derrière, Mme Levassor et M. Panhard.

JACQUES KEYSER

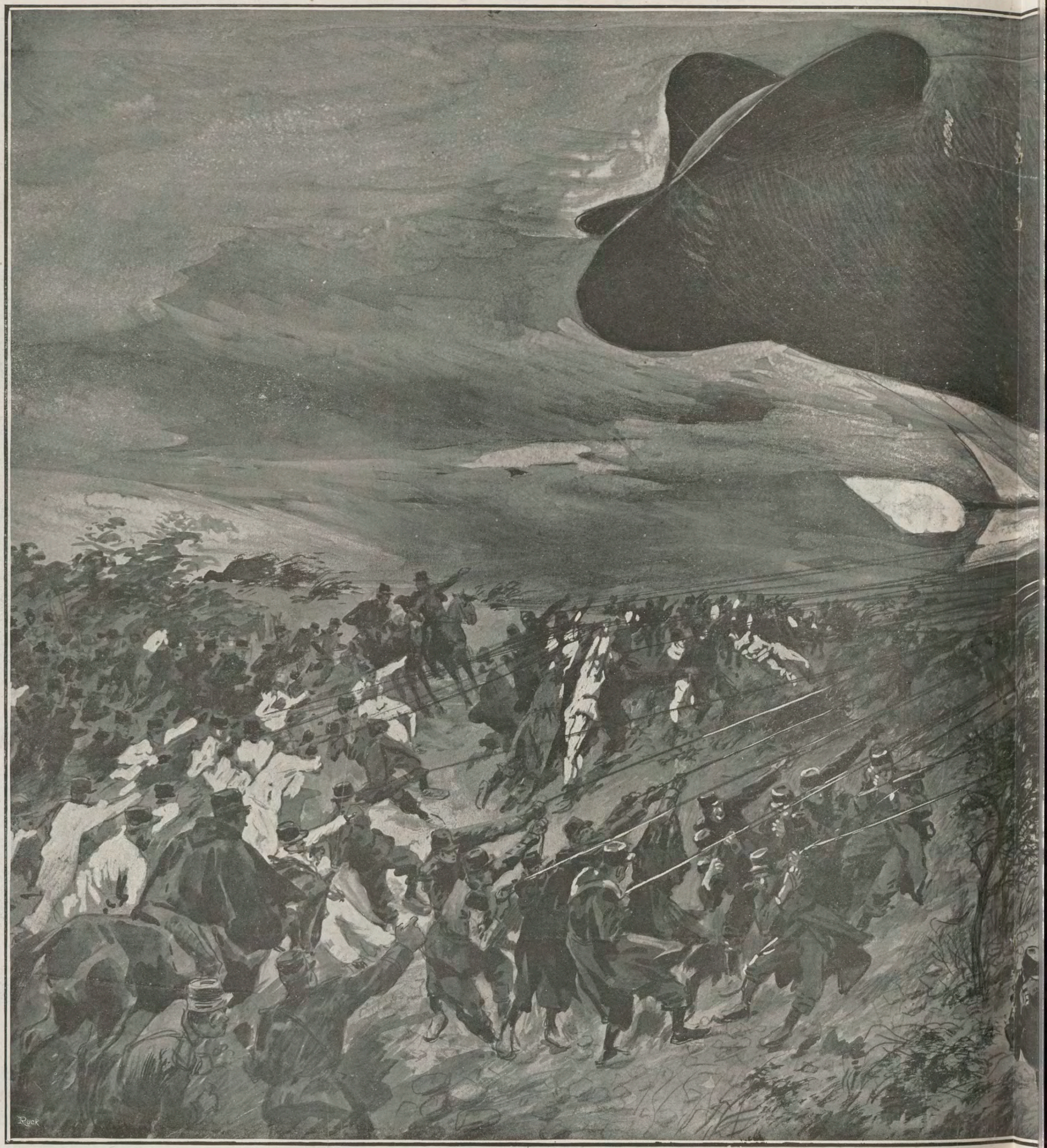


Keyser, champion de France de Cross-Country. (Photo H. Manuel).

Jacques Keyser est l'un de nos plus jeunes et de nos meilleurs coureurs à pied. De Fleurac et Lui sont les deux champions de demi-fond du R. C. F. Après une saison des mieux remplies, fertile en succès, Jacques Keyser avant de prendre un repos salutaire, a été défendre les couleurs de son club à Cambridge. Il a remporté une splendide victoire dans la course du mille où il a triomphé à l'emballage par 4 mètres de E. S. Dougall. Son style a fait grande impression sur les Anglais qui ont admiré sa souplesse et sa facilité.

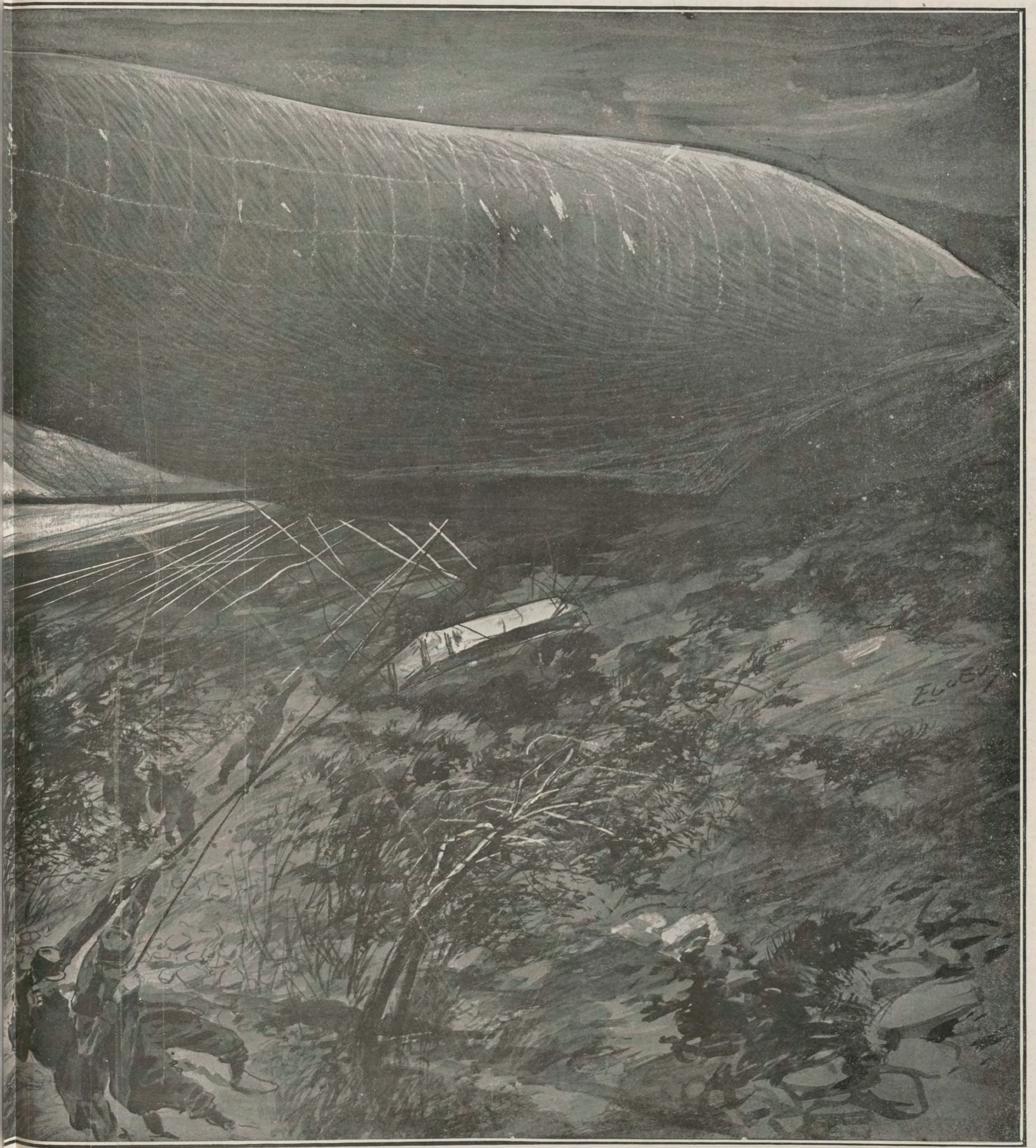
Composition de LOÉVY.

L'ÉVASION DU DIR



LA RAFALE EMPORTE PAT

Après son remarquable voyage de Paris à Verdun, l'aéronat Patrie *était resté au repos pendant quelques jours. Vendredi dernier, il faisait sa première excursion autour de la ville, ayant à son bord le général Audry, gouverneur de Verdun, le capitaine Bois et cinq autres voyageurs. Par suite de l'encombrement de la nacelle, les manœuvres étaient difficiles et le pantalon d'un mécanicien s'étant pris dans l'engrenage de commande de la magnéto, celui-ci fut faussé. Le moteur s'arrêta et le ballon dériva dans le vent jusqu'aux Souhesmes, à 15 kilomètres de Verdun, où il atterrit. Il resta là, maintenu par des soldats, pendant toute la nuit et la journée du samedi. Mais le soir, le vent s'éleva. On commit l'imprudence de ne pas dégonfler le ballon et bientôt,*



PATRIE DANS LES AIRS

à 8 heures, sous l'effort de la rafale, la nacelle se retournait, vidant son lest, et le magnifique aéronat, échappant aux mains des deux cents hommes qui le retenaient, bondissait dans les airs et disparaissait par-dessus les nuages dans la direction de l'ouest. On le vit passer au-dessus de l'Angleterre, de l'Irlande, dans l'après-midi du dimanche. Il commençait à descendre et il doit flotter aujourd'hui, lamentable épave, sur un océan inconnu. Aussitôt la nouvelle connue, nous avons envoyé notre dessinateur Loévy sur les lieux du désastre et il en a rapporté la saisissante composition ci-dessus, établie d'après les documents et les renseignements pris sur place, auprès des témoins de la catastrophe.

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE | CYCLISME | RÉSULTATS TECHNIQUES | ATHLÉTISME | HIPPISME

Le Waterland I, *véhicule à double effet, canot-voiture automobile, s'utilisant aussi bien sur les routes que sur l'eau.*

LA VILLE-DE-PARIS *EN ANGLETERRE*

UNE de nos plus jolies actrices déclarait, l'autre jour, dans une interview, qu'elle avait une telle peur du mal de mer, qu'elle n'irait plus en Angleterre que quand elle pourrait traverser la Manche en dirigeable. Mlle Lavallière, puisque c'est d'elle qu'il s'agit, pourra bientôt mettre son projet a exécution, si M. Henry Deutsch de la Meurthe veut avoir la galanterie de lui offrir une place dans la nacelle de la *Ville-de-Paris*.

Car la chose est officielle : le ballon dirigeable que tous les Parisiens ont vu évoluer au-dessus de leur tête et dont ils connaissent la forme caractéristique allongée, avec ses trois ballonnets stabilisateurs à l'arrière, va tenter, sous peu, le voyage le plus audacieux qui ait été essayé par un dirigeable : celui de Paris a Londres.

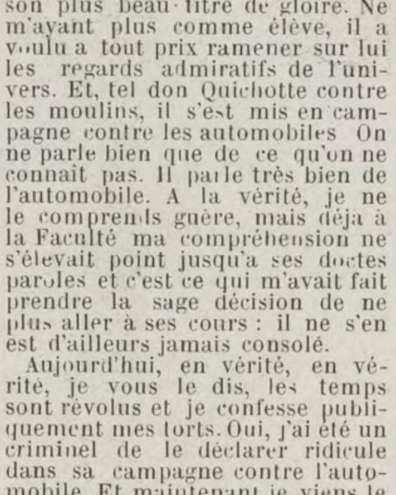
C'est au banquet offert, la semaine dernière, au Savoy Hôtel de Londres, par l'Aéro-Club of the United Kingdom, que M. Henry Deutsch de la Meurthe, en réponse au compliment de bienvenue du président du club anglais, a fait connaître son intention de faire la traversée de France en Angleterre a bord de son auto-ballon. On se souvient qu'il avait été question d'une course de dirigeables de Paris à Londres. Cette épreuve fut, depuis, supprimée, pour des motifs divers, mais il est certain que rien ne serait susceptible de frapper l'imagination comme cette traversée aérienne.

Outre que la distance est plus grande que celle de Paris à Verdun, le fait qu'une partie du voyage s'effectuerait au-dessus de la mer rendrait la tentative plus impressionnante.

Un seul nuage à l'horizon : l'absence de hangar pour remiser le ballon. Un aéronat de la taille de la *Ville-de-Paris* ne peut rester en plein air et il faut le laisser gonflé pour permettre aux Anglais de l'admirer. Des démarches sont faites par M. Henry Deutsch pour obtenir l'autorisation de le remiser dans le hangar militaire d'Aldershot, que la triste mésaventure du *Nulli Secundus* a rendu libre.

Dès que la question sera résolue, la *Ville-de-Paris* s'envolera vers l'Angleterre.

F.-A. WHEEL.



Le nouveau motocycle qui vient d'être exposé à l'Horticulture Hall de Londres. Il ne pèse que 35 kilos.

A PROPOS DES COLINOTADES

L'AUTRE soir, je commis l'imprudence de traverser, au carrefour Montmartre, en train de lire mon journal : un cycliste arrivant en sens inverse faillit me renverser. Aussitôt, prompte comme l'éclair, une idée traversa mon cerveau. Je me rappelai qu'il existait un certain M. Colin (Ambroise comme Thomas), qui prenait la défense des faibles et des opprimés.

Cet homme juste et délicat fut mon professeur lorsque je faisais mon droit. C'est la, a vrai dire, son plus beau titre de gloire. Ne m'ayant plus comme élève, il a voulu a tout prix ramener sur lui les regards admiratifs de l'univers. Et, tel don Quichotte contre les moulins, il s'est mis en campagne contre les automobiles On ne parle bien que de ce qu'on ne connait pas. Il parle très bien de l'automobile. A la vérité, je ne le comprends guère, mais déja à la Faculté ma compréhension ne s'élevait point jusqu'a ses doctes paroles et c'est ce qui m'avait fait prendre la sage décision de ne plus aller à ses cours : il ne s'en est d'ailleurs jamais consolé.

Aujourd'hui, en vérité, en vérité, je vous le dis, les temps sont révolus et je confesse publiquement mes torts. Oui, j'ai été un criminel de le déclarer ridicule dans sa campagne contre l'automobile. Et maintenant je viens le supplier dans ces colonnes de me pardonner et de bien vouloir commencer une campagne contre les cyclistes qui manquent de vous écraser au carrefour Montmartre, contre les piétons, contre les culs-de-jatte et contre les manchots. Après cela, on pourra peut-être se promener tranquillement dans les rues J. MORTANE.

Du 24 au 30 novembre.

CYCLISME

Dimanche 24 novembre.

Vélodrome d'Hiver. — *Prix Zimmerman* (1.000 m. entraînement par tandems) : 1. Friol ; 2. Van den Born.

Course de l'heure derrière motos. — 1. Collins, 75 k. 866 ; 2. Contenet, 75 k. 460 ; 3. Parent ; 4. Simar ; 5. Wills (tombé.)

ATHLÉTISME

Dimanche 24 novembre.

Polo. — *Football rugby.* — Le Stade bat le R. C. F. par 14 points a 0.

HIPPISME

Dimanche 24 novembre.

Auteuil. — *Prix de Chantilly* (steeple, 5.000 m.) : 1. Fer, à M. Belleville (Piggott) ; 2. Royal Visiteur ; 3. Taidoun (4 partants.)

Prix Richard Hennessy (steeple, 3.500 m.). — 1. Quasimodo, à M. Veil-Picard (Parfrement) : 2. Matelot ; 3. Hayashi (9 partants.)

Prix Magne (haies, 3.100 m.). — 1. Calomel, à M. Aumont (Holt) ; 2. Star Ruby ; 3. Pharaon (12 partants.)

Jeudi 28 novembre.

Auteuil. — *Prix Duquesne* (steeple, 4.500 m.) : 1. Medwin, à M. Pfizer (Burgoyne) ; 2. Fer ; 3. Cintra (5 partants.)

BIBLIOGRAPHIE

Sous le titre *L'Art de bien conduire une automobile*, M. Baudry de Saunier vient d'éditer un nouvel ouvrage appelé certainement au retentissement de ses ainés. C'est, présenté sous la forme charmante et la netteté coutumières a l'auteur, l'exposé des manœuvres que doit faire le conducteur d'une automobile pour tirer le meilleur parti possible de sa voiture. L'auteur énonce en outre les règles de circulation les plus sages, que feront bien de méditer toutes les personnes qui sont appelées à prendre en mains le volant de direction.

Manuel de navigation pratique, par Dr E. Blin. — Contrairement à tout ce qui a été fait jusqu'ici, les auteurs ont fait de ce livre un vrai manuel, en ce sens que le format permet de le mettre en poche et de l'avoir toujours sous la main.

De lecture agréable, largement illustré, de maniement facile, présentant, sous un format restreint, toutes les notions nécessaires à la conduite du navire, imprime et relié presque avec luxe, le livre de MM. Blin et Gras a sa place marquée non seulement à bord de tout bateau, mais encore dans les mains de tous ceux qu'intéressent les choses de la mer et de la marine.

Voir nos avantages aux abonnés, p. V des annonces.

Lerda, le fameux champion et professeur de boxe français, celèbre en Amérique sous le nom de Kid Adler.

RÉFLEXIONS SUR LA MARCHE

Le hasard d'une promenade au Bois a voulu que je fusse le témoin occasionnel du Tour de Paris à la marche, il y a quelques semaines, et bien que je ne sois pas un tempérament partisan de ces travaux de force (je n'ai pas dit travaux forcés) j'ai voulu me rendre compte de ce que trente et quelques kilomètres de promenade épileptique pouvaient faire d'un homme entraîné.

Durant les cinq minutes pendant lesquelles j'ai assisté au défilé des concurrents, j'ai vu passer une demi-douzaine d'entre eux et je vous jure qu'a une exception près ils ne payaient pas de mine. Le dur effort qu'ils venaient de produire leur avait creusé les traits, et les mouvements saccadés de leurs bras n'avaient même plus la cadence régulière qu'ils eussent dû avoir. On aurait dit des pantins détraqués dont les ficelles ne tiraient plus régulièrement. D'aucuns trottinaient et ceux-là étaient loin d'avoir la jambe tendue et le talon attaquant le premier. D'autres, courbés, la démarche lasse, balançaient sans conviction leurs bras devenus mous. Ceux-là avaient tout donné et s'ils continuaient encore vers le but lointain, c'était moins, je pense, dans l'espoir de briller que pour retrouver les bons souliers larges qu'ils avaient abandonnés au départ

Un seul, ai-je dit, tranchait sur les autres. C'était un brave homme de terrassier qui avait l'air d'être en retard et de se presser pour gagner son chantier. Il ne gagna certainement pas un prix, mais au moins il avait l'air solide et il n'éveillait pas la pitié moqueuse des belles madames.

LOUIS DE FLEURAC.

Doge, 1 m. 62, par Saint-Pair du Mont, pur sang, à M. Roy, 2e prix des 4 ans, poids lourds, au Concours de Saumur.

LA RETRAITE DE M. LIEUX

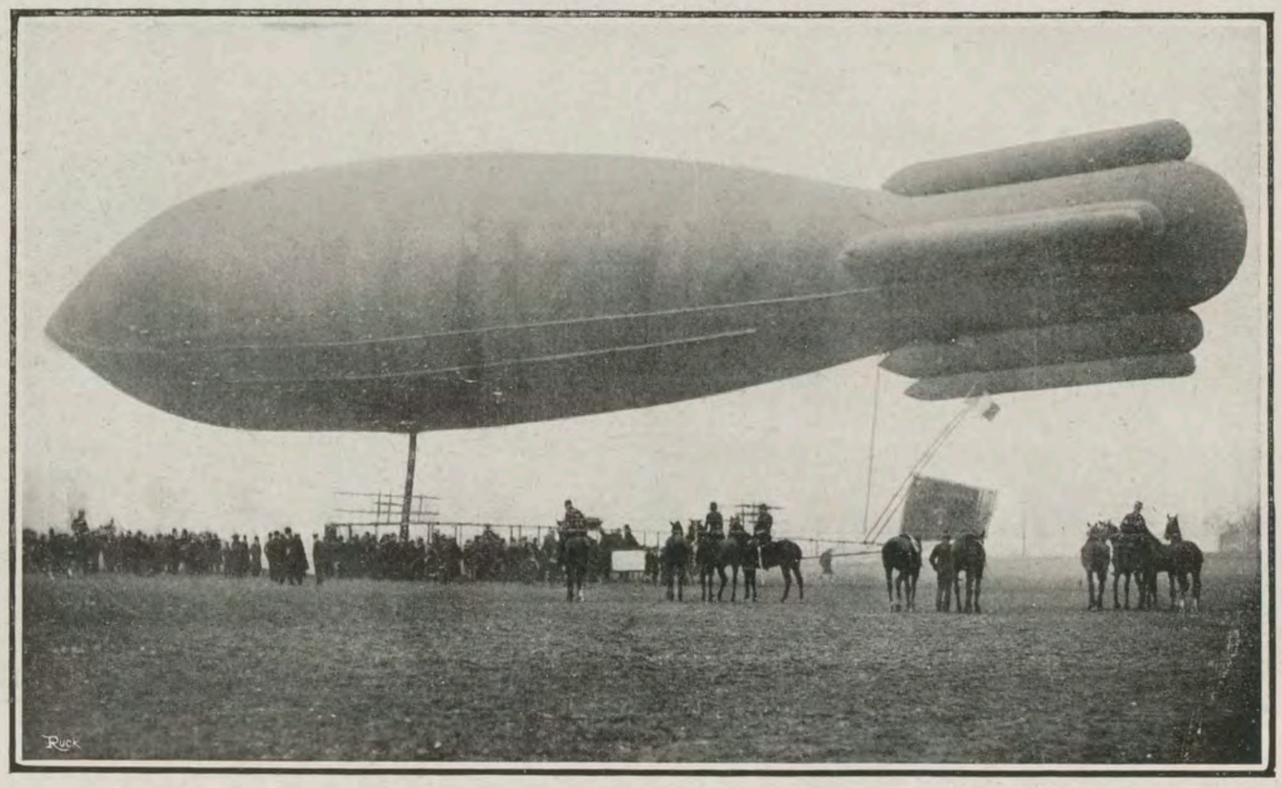
UN événement véritablement sensationnel a failli avoir lieu la semaine dernière : je veux parler de la vente de l'écurie Lieux, organisée par le Tattersall français. On avait annoncé à grand fracas qu'il s'agissait, non pas d'une simple vente de réforme, semblable à celles des années précédentes, mais bien d'une liquidation générale. L'information, publiée le lundi, annonçait que M. Lieux, se sentant fatigué par les déplacements continuels et par les soins qu'exigeait son écurie, aspirait au repos le plus complet. Soit que la nuit lui ait porté conseil, soit qu'un remède énergique lui ait rendu subitement la vigueur nécessaire, le lendemain, mardi, M. Lieux changeait d'avis et retirait 32 chevaux, parmi les 52, auxquels il avait fait affronter le feu des enchères publiques. Il est bon de faire remarquer que ces trente-deux-là, loin d'être des laissés pour compte dont on offrait un morceau de pain, représentent d'excellents performers dont la valeur a été estimée publiquement à coups de billets de mille.

Quoi qu'il en soit, l'opération a très bien réussi ; le public était venu select et nombreux ; les enchères ont été animées ; elles se sont élevées au chiffre de 102.690 francs pour les 20 chevaux liquidés et au chiffre de 223.850 francs en ce qui concerne les 32 chevaux retirés. En face d'un pareil résultat, on ne peut s'empêcher d'admirer le propriétaire qui, recrutant sa cavalerie parmi les rebuts des autres écuries, puisqu'elle est presque uniquement composée d'animaux réclamés, arrive à lui donner une pareille valeur et se classe second sur la liste de propriétaires gagnants en courses plates, avec un total de 580.496 francs, sans parler des sommes gagnées en obstacles. Dire qu'il y a encore des gens qui prétendent que l'on ne gagne pas d'argent aux courses !

Bref, la populaire casaque marron n'est pas encore près de disparaître : nous eûmes la crainte de n'avoir plus à applaudir à ses succès l'année prochaine. Nous voilà tranquillisés : notre angoisse aura duré l'espace d'une soirée : c'est ce qu'on appelle, en termes de théâtre, une fausse sortie.

BOÏARD.

Le Docteur Soubies, qui vient de passer sa thèse sur la physiologie de l'aéronaute, partant pour une ascension.



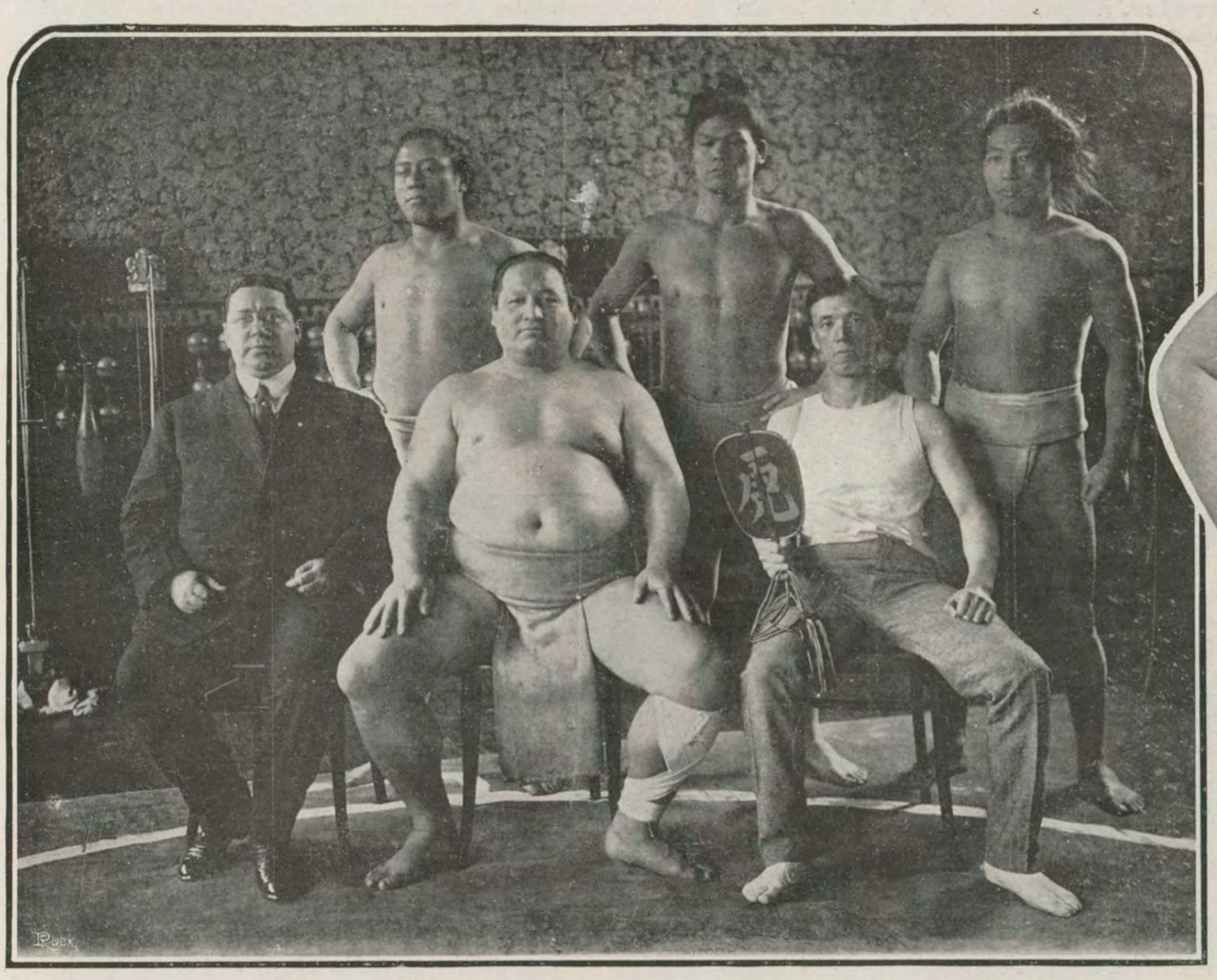
LA « VILLE-DE-PARIS »

Le dirigeable de M. Deutsch, la Ville-de-Paris, *pour prouver que les aéronats français sont supérieurs à tous les autres, va tenter de se rendre en Angleterre, où il évoluera au-dessus de Londres. Nul doute que ce merveilleux appareil n'accomplisse cette performance sans précédent.*

Le commandant de Montjoie, écuyer en chef de Saumur, essayant Etincelle, vainqueur de 12 prix à 3 ans.

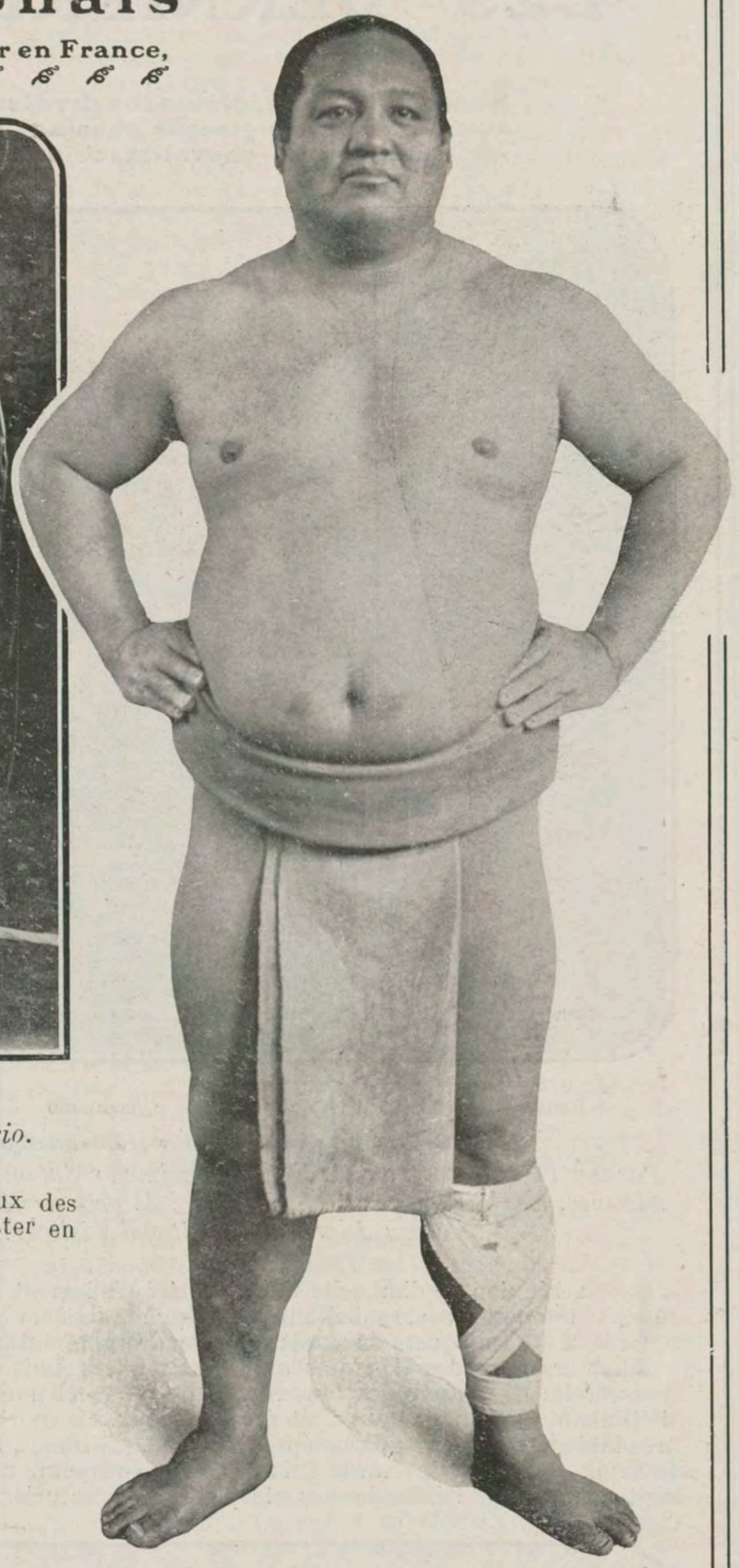
Un Champion de lutte japonais

Le champion de lutte japonais, Hitachiyama, qui va sans doute venir en France, a été admis à lutter en présence du Président Roosevelt



Le groupe des lutteurs.

Au milieu, Hitachiyama, le champion japonais, à droite l'arbitre, à gauche l'impresario.



Hitachiyama.

Hitachiyama, le meilleur lutteur japonais, pèse 143 kilos. Il va sans doute venir lutter à Paris.

J'IGNORE comment dans la religion d'Hitachiyama on différencie les moments heureux des instants néfastes, mais je suis convaincu que le jour où cet athlète fut admis à lutter en présence du Président Roosevelt sera marqué d'une pierre blanche ou de quelque chose d'approchant. Il est certain que nous ne saurions trop admirer l'esprit sportif de ce chef d'Etat. Quelles clameurs! quels hurlements, si le Président Fallières priait Paul Pons et Cazeaux de venir lui démontrer quelques-unes des plus célèbres prises de leur art! Question de méridien? Peut-être, répondrons-nous, afin de ne point nous compromettre. Mais pourquoi Roosevelt a-t-il tenu à voir évoluer devant lui ce mastodonte de 143 kilos qu'est Hitachiyama? Il y avait certainement une raison. Ce n'est point seulement pour sa force surhumaine. Pour sa science? Point davantage. Mais, s'il faut en croire les journaux américains, le chef des Yankees a une certaine prétention comme lutteur, et il aurait voulu faire croire à ses secrétaires d'Etat que ce sport n'avait aucun secret pour lui et que, pour un peu, il serait capable d'en faire autant. Nos confrères d'outre-Atlantique, poussés par leur esprit moqueur, ont sans doute exagéré. Et si, comme il en est question, Hitachiyama vient en France avec sa troupe, nous serons saisis du même sentiment d'intérêt que le Président Roosevelt.

Il est très curieux, en effet, d'assister à ces séances de luttes qui rappellent de loin la gréco-romaine. Les athlètes commencent à faire la cérémonie du « shokkisi ». Ils prononcent quelques paroles aimables pour les spectateurs. Quand donc nos lutteurs, avant de matcher, se décideront-ils à imiter cet exemple? Le ring est un cercle de quatorze pieds de diamètre, tracé à la craie. Il est interdit aux lutteurs d'en sortir un seul instant.

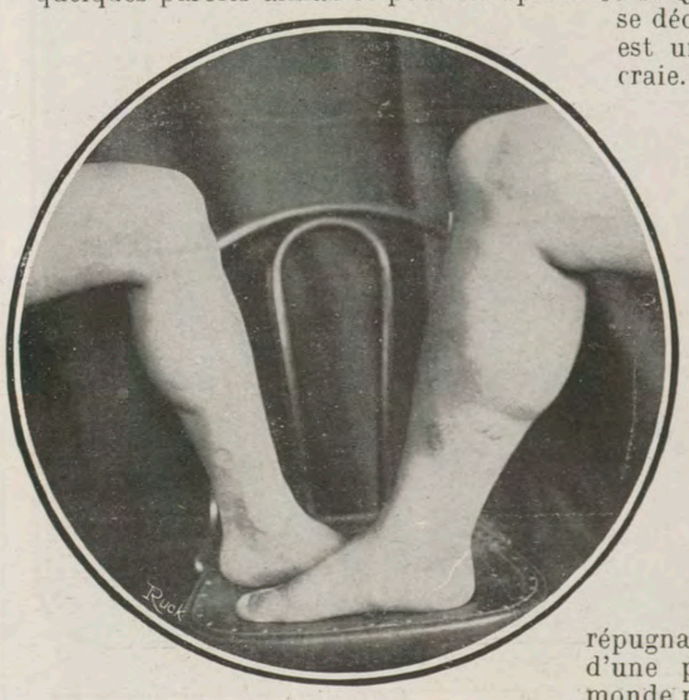
A la réunion, organisée à la Maison Blanche, la première lutte mit aux prises Omifugi et Hiratayama. Au premier round, Omifugi précipita à trois reprises différentes son adversaire à terre. Il réussit une prise d'épaules qui fit tressauter d'émotion le président. Au second round, Omifugi triompha.

— C'est un tsutamago, expliqua l'interprète.

— Je pensais bien que c'était quelque chose comme ça, répondit Roosevelt, qui n'avait pas tout à fait saisi.

Après ce lever de rideau, Hitachiyama se présenta. Il lutta contre trois hommes : d'abord contre Omifugi, puis contre Walkamoura et finalement contre Hiratayama. L'invincible champion se précipita contre tous ces athlètes et les démolit, tels des châteaux de cartes. Il paraît que ce gros homme, dont la structure incite plus à la répugnance qu'à l'admiration des lignes, est d'une agilité et d'une puissance qui en font l'homme le plus redoutable du monde pour ce genre de lutte. Il est à souhaiter que Hitachiyama mette à exécution ses projets et qu'il vienne continuer sa fortune en France. Je crois pouvoir lui prédire un brillant succès, mais je doute qu'il soit reçu par le Président Fallières.

JACQUES MORTANE.



Attaches fines !

La jambe d'Hitachiyama, comparée à celle d'Omifugi, lutteur de sa troupe.

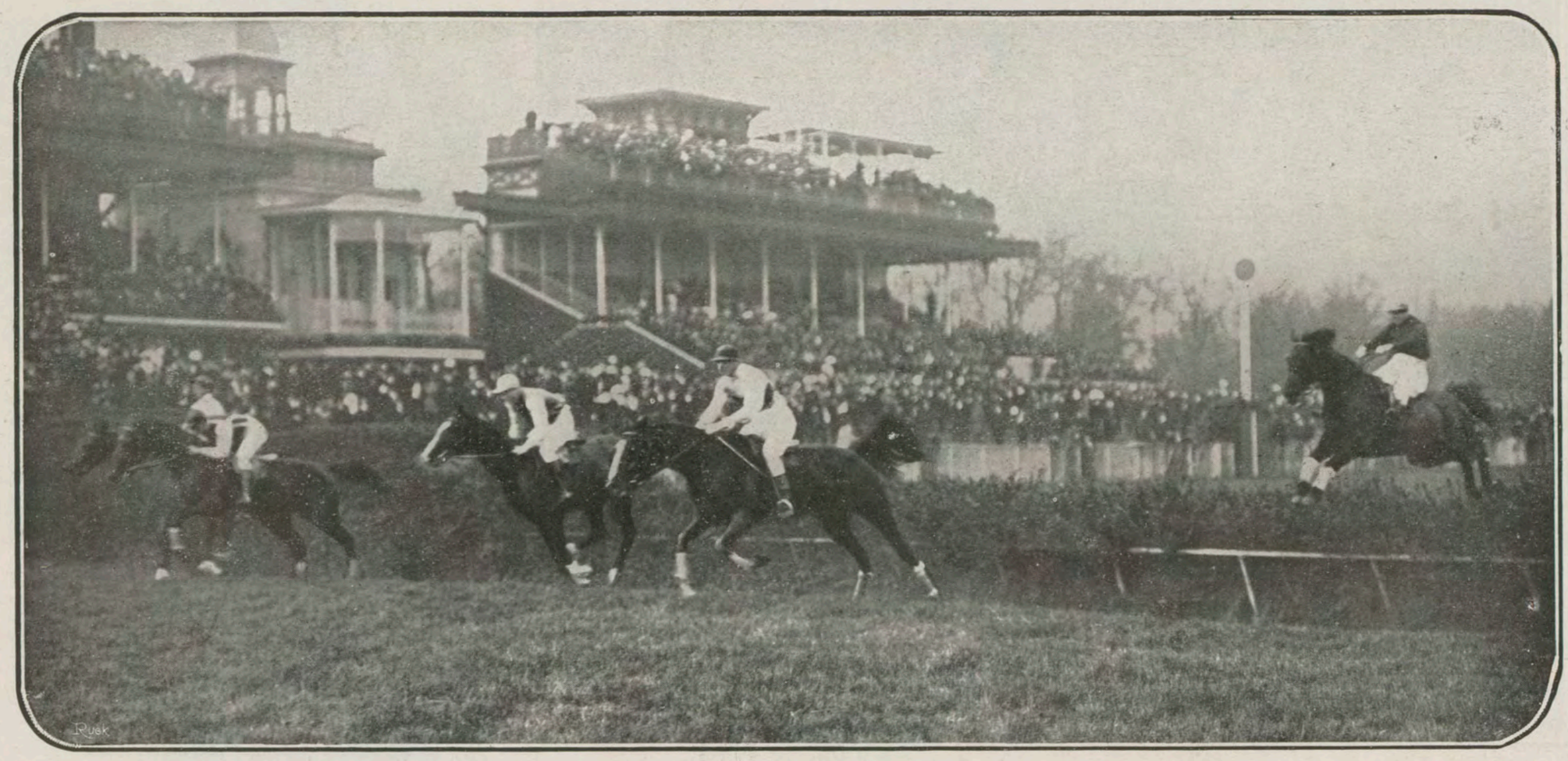
Une lutte.

Omifugi et Hiratayama luttant chez le Président Roosevelt. On remarque l'originalité des prises.

LES DERNIÈRES RÉUNIONS D'AUTEUIL

par RENÉ RIONDET

Superbe réunion, dimanche dernier, à Auteuil — Le Prix La Haye-Jousselin a offert un spectacle attrayant aux amateurs de steeple chasing — R. Sauval a fait preuve de grandes qualités en pilotant Royal Visiteur — Génie ou le cheval-machine

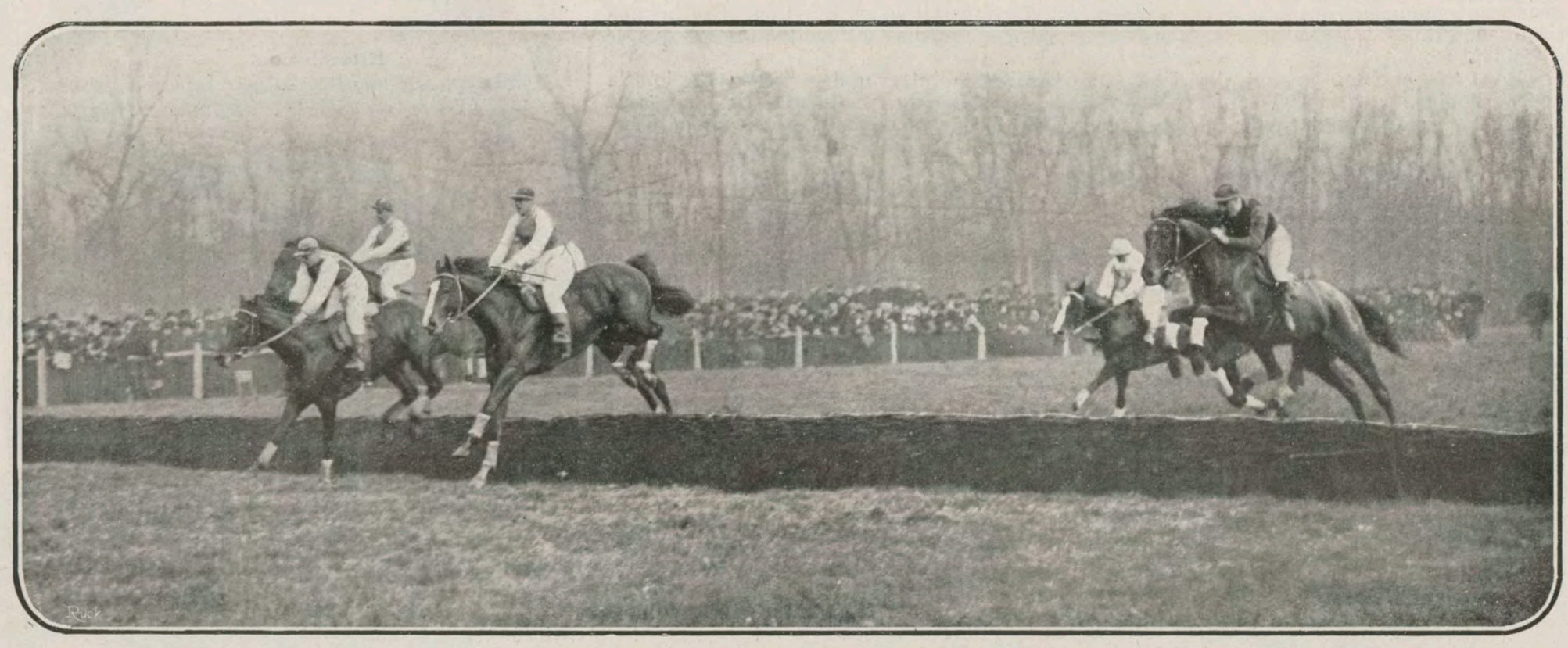


Salomon Royal Visiteur Quasimodo Parana II Fer

Le second saut de la rivière des tribunes dans le Prix La Haye-Jousselin (steeple, 5.500 mètres, 40.000 francs).

Parana II a d'abord mené, devant Quasimodo, Salomon, Royal Visiteur et Fer. Ces quatre chevaux sautaient à peu près ensemble la rivière des tribunes. En face, Parana II était serré de près par Royal Visiteur, Fer et Journaliste. Entre les tournants, Fer, en seconde position, précédait de peu Journaliste et Royal Visiteur. Au second saut de la rivière, Parana II avait encore une légère avance.

La réunion de dimanche dernier a été réellement favorisée par la température; le soleil a brillé jusqu'à la sixième course et le froid a été tout juste suffisant pour rendre plus naturels les groupes gracieux des élégantes qui, emmitouflées dans leurs fourrures, s'assemblaient autour des braseros. Dans ces conditions, il n'y a rien d'étonnant à ce que le public ait été nombreux. Le sport était d'ailleurs très intéressant. Une superbe épreuve de 40.000 francs, l'ancien Prix de la Croix de Berny devenu le Prix La Haye-Jousselin, réunissait en ses sept concurrents l'élite de nos steeple-chasers actuels. Et, par le fait même que celle-ci constitue, non pas une brillante, mais tout simplement une honnête élite, la course se présentait plus ouverte, par conséquent plus attrayante pour le simple spectateur. Parmi les sept partants, cinq comptaient de récents succès : Royal Visiteur avait clos une belle série de premières places par sa victoire du Prix Montgomery sur Quasimodo et Journaliste ; Salomon venait de faire dead heat avec Taïdoun devant Fer; Quasimodo avait remporté, huit jours auparavant, une victoire quelque peu bruyante ; Roi du Monde avait triomphé dans le Prix de Châlons ; Fer enfin venait de battre, le dimanche précédent, Royal Visi-



Royal Visiteur Salomon Parana II Roi du Monde Journaliste

La rivière du huit dans le Prix de La Haye-Jousselin.

Parana II était rejoint après le second saut de la rivière des tribunes. Après le huit, Royal Visiteur prenait à son tour le commandement devant Parana II qui culbutait peu après.

Royal Visiteur.

Royal Visiteur, par Lauzun et Bonne Nouvelle, à Mme Clémence Procureur (R. Sauval), vainqueur du Prix La Haye-Jousselin (steeple, hors-série 5.500 m., 40.000 fr.).

teur, Taïdoun et Roi du Monde et, malgré sa course peu séduisante du jeudi, réunissait un certain nombre de partisans confiants dans le proverbe : « Tel qui ne court pas très bien jeudi, dimanche gagnera. »

Deux autres concurrents, au contraire, étaient dénués de récents lauriers : l'un, Parana, dont la bonne forme remontait au mois de juillet, était tombé lors de sa dernière sortie; l'autre, Journaliste, troisième du Prix Montgomery, avait été aussi troisième dans le Prix des Drags et dans le grand Steeple.

Est-ce parce que le public se rend compte que le steeple chasing est un sport démocratique, d'où sont exclues les luttes de classe et dans lequel chacun semble avoir droit à son tour à l'assiette au beurre? Est-ce plus simplement à cause du prestige qui s'attache toujours à un représentant de la casaque noire et jaune? Toujours est-il que Journaliste partit premier favori. Entre nous, ces raisonnements en valaient bien d'autres, surtout dans une épreuve d'où le raisonnement paraissait bannir la raison.

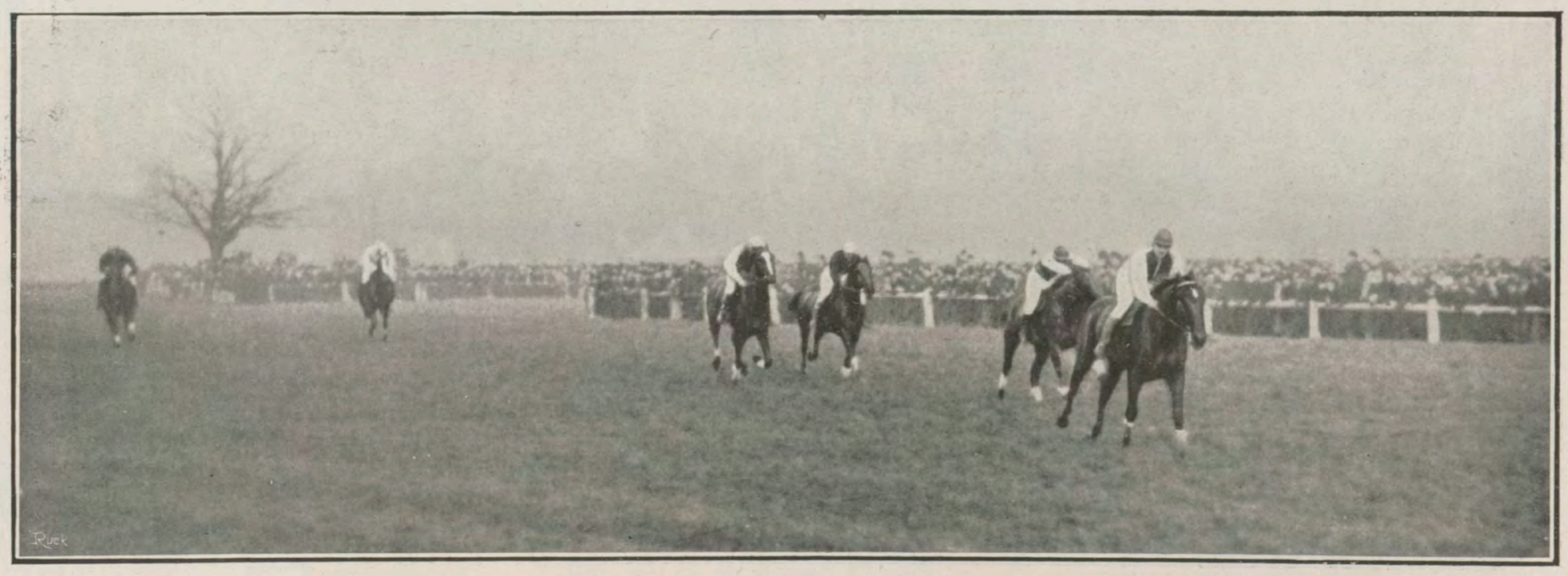
A prendre la ligne de Fer, Salomon devait gagner; par celle de Taïdoun, Royal Visiteur avait une première chance; quant à celle de Quasimodo, elle compliquait encore la question.

La course, d'ailleurs, fut aussi intéressante qu'on l'espérait. D'un bout à l'autre du parcours, les sept concurrents restèrent groupés, donnant des émotions à tous leurs partisans jusqu'à la rivière du huit. Peu après, Parana II, battu, tombait, et Journaliste et Roi du Monde rétrogradaient définitivement; dans le dernier tournant, Royal Visiteur se détachait, mais Salomon le rejoignait au bull finch et semblait gagner à la dernière haie, lorsque Royal Visiteur revenait le régler facilement par trois longueurs. Quasimodo finissait troisième, devant Fer. Je dois dire que le gagnant a été piloté de façon remarquable par le jeune R. Sauval; alors que l'autre jour, sur un parcours semblable, Royal Visiteur avait assuré le train et s'était, sur la fin, fait prendre de vitesse par Fer, dimanche dernier, Sauval a su très judicieusement le maintenir derrière les leaders et mettre à profit, dans la ligne droite, sa pointe irrésistible.

Les autres épreuves ont été suffisamment attrayantes. Le Prix de Normandie nous a permis de revoir Génie. Cette bête infatigable ne se contente plus de courir trois fois par semaine; la voilà qui court deux fois par réunion.

Nous avons eu, à propos de Génie, qui avait battu Saint-Hilaire de deux longueurs, la petite réclamation, sans laquelle il n'est pas de belle réunion à Auteuil. Cette fois-ci, elle a été rejetée. La jurisprudence semble s'être définitivement fixée sur ce point qu'on n'admet les réclamations qu'un dimanche sur deux. De cette façon nous savons à quoi nous en tenir. Dans ce même Prix de Normandie, Pernod, dont la dernière victoire sur Taxamètre n'était pas bien brillante, a mal couru; espérons pour lui que ce n'est pas encore la fâcheuse dégringolade, semblable à celle qu'il a subie dans sa carrière de plat, sans quoi, d'après les théories modernes, il ne resterait plus qu'une solution : l'envoyer au haras.

René Riondet.



Journaliste Roi du Monde Quasimodo Fer Salomon Royal Visiteur

L'arrivée du Prix de La Haye-Jousselin.

Entre les tournants, Salomon rejoignait Royal Visiteur et après le bull-finch s'assurait quelques longueurs, mais Royal Visiteur venait à la corde, le rejoignait à l'obstacle et le réglait nettement de trois longueurs. Quasimodo troisième, à une longueur et demie.

L'ÉQUIPAGE DU COMTE D'ANDIGNÉ

Un sous-bois.

Une halte dans un pittoresque sous-bois de la forêt des Chandelais.

Pendant un défaut.

Sur la route de Saumur, pendant un défaut. De gauche à droite : Mlle d'Andigné, le comte Geoffroy d'Andigné, le capitaine de Maistre, le baron Lejeune.

Après la curée, à la Croix du Bois-Naudet.

De gauche à droite : le baron Lejeune, le comte de Rasilly, le comte Geoffroy d'Andigné, le marquis d'Armaillé, M. Pierre Gasnier, M. de Charette, M. de Rozemont, le comte de Lévis Mirepoix.

L'équipage du comte Geoffroy d'Andigné est l'un des meilleurs de France. Il compte une vingtaine de chevaux dans les écuries, et dans ses chenils environ 80 bâtards poitevins. L'équipage prend environ cinquante animaux par an et chasse indifféremment cerfs et chevreuils.

VINGT ANS DE LUTTE[1]

Par Paul PONS

Après avoir rappelé ses années d'enfance à Sorgues, son pays natal, après s'être attendri au souvenir des sacrifices que faisait sa mère pour lui rendre la vie plus douce, Paul Pons raconte ses débuts dans la carrière athlétique. Opposé à un homme très considéré comme lutteur dans la région, il arrive à le plaquer sur les deux épaules. Mais, en sa qualité de débutant, le jury ne classa notre héros que second.

Mon père qui s'enorgueillissait de mon succès dans ce concours de Caderousse en faisait tout un monde aux yeux des habitants de Sorgues et ma réputation commençait à se dessiner dans la région lorsqu'un matin de juillet, je partis pour prendre part au « Championnat » organisé à Jonquières à l'occasion de la foire annuelle.

C'était une réunion sérieuse,... le premier prix était de 15 francs ! Et ces 15 francs-là, il me les fallait.

L'argent, hélas, prenait en effet de moins en moins le chemin de notre chaumière. Nous nous enlisions un peu plus chaque jour. Je n'avais jamais connu les jouissances que procure l'argent ; mon âme simpliste ignorait encore tous les raffinements qu'il autorise, mais je savais la nécessité impérieuse de vivre, qui nous tenaillait de plus en plus. Mon père restait solide à l'ouvrage, mais mère donnait des signes de lassitude qui n'étaient pas sans m'inquiéter.

Et puis, chose plus grave, la situation se compliquait de mon côté. La forge n'allait plus, elle périclitait, ses affaires devenaient si médiocres que, si modestes que fussent mes appointements, il était évident qu'ils constituaient une lourde charge pour le forgeron ; seul, bientôt, il pourrait suffire à l'ouvrage de la maison. La catastrophe était imminente, je ne l'ignorais pas et déjà j'avais — sans en souffler mot à ma mère — envisagé l'éventualité de m'exiler pour aller chercher du travail au loin. Cette perspective, sans m'effrayer ne me souriait que médiocrement. Je ne me sentais pas l'âme voyageuse ; je n'avais point la curiosité de voir de l'inconnu.

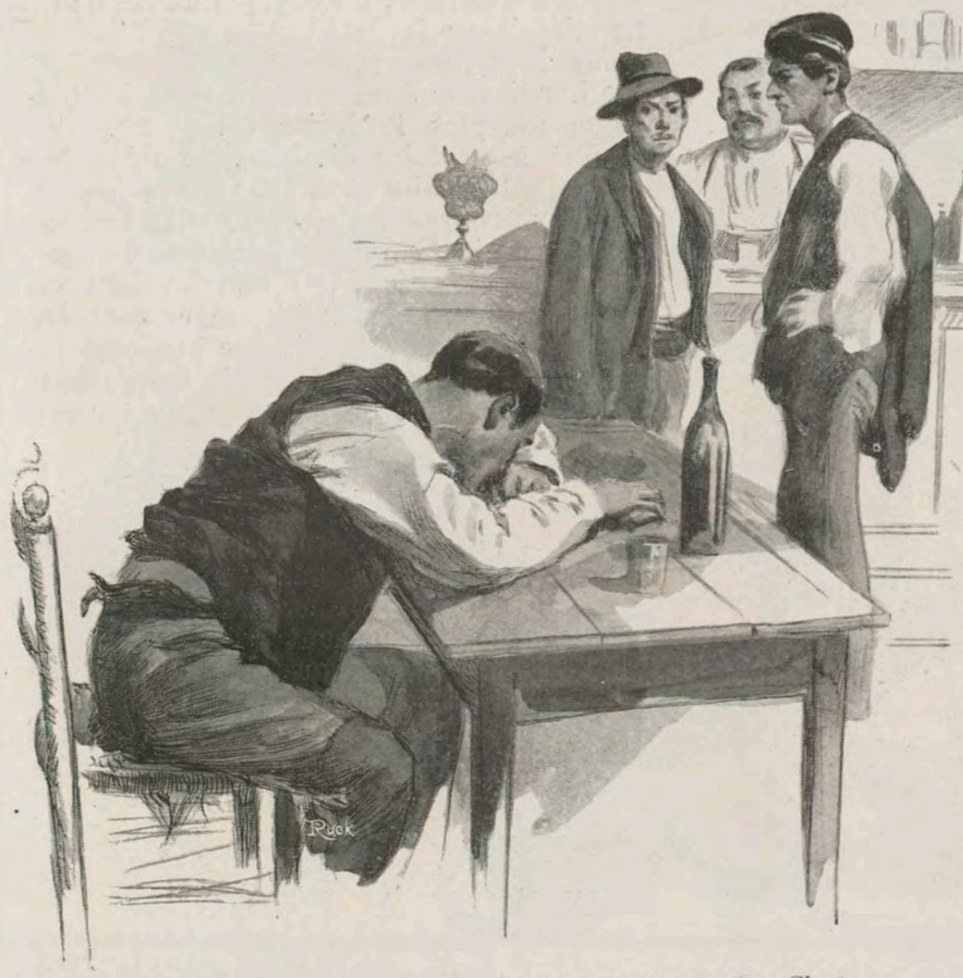
J'aimais mon petit village où les jours se passaient pour moi dans une tranquillité endormante, qui incitait peut-être mon énergie figée à une somnolence sans fin, qui ne faisait rien pour l'éveiller, mais j'éprouvais un bien-être à rester ainsi engourdi sans aspirations précises, dans le décor ensoleillé de mon bourg natal. L'avenir m'apparaissait flou, comme noyé dans le brouillard, invisible, indéchiffrable. Au fond, l'avenir, y songeais-je bien positivement ?

« Je ne partis pas seul. Un garçon de mon âge m'accompagna. »

Je ne partis pas seul ce matin-là. Un garçon de mon âge avec qui je sympathisais m'accompagna. Nous parlions peu, en cheminant côte à côte sur la route. La chaleur, déjà accablante, nous écrasait. Comme nous passions devant une auberge, après avoir parcouru dans la poussière quelque six kilomètres, nous nous arrêtâmes pour boire, car nous mourions de soif. La bicoque, isolée sur la route, se dessinait toute blanche dans la clarté ardente du jour. Dans la petite pièce du rez-de-chaussée où nous pénétrâmes, un unique consommateur avait pris place. Il s'était assoupi sur la table, sa tête à moitié cachée dans ses bras repliés. C'était un roulier ; devant la maisonnette son attelage grillait sous le soleil brûlant.

Le peu de bruit que nous fîmes en entrant suffit à le tirer de sa torpeur. Lentement, péniblement, comme si tout un monde pesait sur ses épaules, il se souleva, nous observa d'un regard encore endormi, puis apercevant à portée de sa main son verre à moitié plein, il le prit et le vida d'un seul trait.

Nous suivions depuis un moment les rares mouvements qu'il faisait en conservant toujours cette espèce d'hébétude qui ne l'avait point quitté depuis qu'il s'était éveillé, lorsque l'aubergiste s'approcha de nous et nous dit à voix basse : « C'est Tenaille, le charretier de chez les Mazais, il veut rentrer à Jonquières à temps pour pouvoir prendre part au concours de poids. Il aime ça et ça lui réussit. »



L'aubergiste s'approcha et nous dit à voix basse : « C'est Tenaille, le charretier de chez les Mazais. »

« Tiens, fit mon camarade, nous allons aussi à Jonquières. Paul doit y lutter. Je ne savais pas qu'on y allait faire également des poids. »

La fin de notre conversation parvint jusqu'aux oreilles du roulier qui dormait certainement moins qu'il n'en avait l'air. La conversation s'engagea vite devant une bouteille de vin, qui fut tôt vidée. Il nous offrit de nous prendre dans sa charrette pour faire les quatre ou cinq kilomètres qui restaient encore à parcourir.

Comme nous devisions, chemin faisant, de choses et d'autres, il me dit : « Je crois vous avoir vu lutter déjà, si je ne me trompe ? N'étiez-vous pas au concours de l'Isle-sur-Sorgues ? »

Je fis signe que oui.

« C'est cela, je m'en souviens bien, à présent. J'ai remarqué que vous étiez fort mais que vous ne connaissiez rien à la lutte. Vous n'y connaîtrez d'ailleurs probablement jamais rien, car vous n'avez pas l'air assez vif pour faire quelque chose de bien dans ce truc-là. »

« Singulière façon de m'encourager », pensai-je en moi-même.

Au fond, j'étais un peu dépité d'entendre le premier quidam venu porter sur moi un jugement aussi définitif alors qu'il ne m'avait vu lutter qu'une fois, le jour de mes débuts comme amateur.

Je n'y attachai pas autrement d'importance.

« C'est que, insista-t-il, vous allez rencontrer là-bas de fins lutteurs : Léger, Langlois, le gros Victor et bien d'autres. Je les connais. Puis, après avoir pris un temps, il ajouta, avec une inflexion de voix légèrement orgueilleuse et gonflée de satisfaction : « C'est moi qui les ait faits ; çà, ça lutte. »

— Et lui, répliqua mon camarade en me désignant, ça ne lutte pas peut-être ? Alors qu'est-ce que ça fait ?

— Peuh ! dit, avec une moue de dédain, le roulier à qui mon savoir faire n'inspirait décidément aucune confiance.

(1) Voir les nº 476 et suivants.

Cet être, avec sa suffisance entendue, commençait à m'agacer. Et puis, tout me crispait, l'impatience, la poussière, l'attelage qui n'avançait pas. Il nous restait encore deux kilomètres à franchir. Je voulus descendre et les parcourir à pied pour me dégourdir les jambes. A vrai dire, j'en avais assez du charretier et de ses appréciations sur mon compte. Mais celui-là, je devais le repincer, l'après-midi même, sur le propre terrain de ses soi-disant exploits. Et ce me fut une douce vengeance. Je la savourai avec d'autant plus de délice, qu'en ce moment-là, je vis s'imprimer sur sa figure tout ce que l'âme d'un homme peut éprouver de dépit.

Cet incident, dont j'ai souvenance, et qui ne marqua guère pour moi qu'une petite satisfaction d'amour-propre, joua cependant un rôle bien effacé dans cette journée où devait se décider ma destinée tout entière.

Je fus à une heure après-midi sur le « Cours » où nous devions concourir. Le roulier qui nous avait conduits le matin avait dit vrai. A côté du tournoi de lutte, était prévue une épreuve d'exercices athlétiques. Je remarquai, jetés pêle-mêle dans la poussière, quelques poids, un unique haltère, et différents blocs de fonte, sans formes précises; c'étaient les engins du concours. La commune n'était pas riche, les ressources de son budget ne lui permettaient pas de réaliser l'achat d'un matériel semblable à ceux que l'on voit dans les gymnases où les poids s'alignent côte à côte, comme le sont les pipes au râtelier d'un café de province.

S'ils n'étaient pas de la forme classique et généralement adoptée, ceux de la petite ville de Jonquières n'étaient point maquillés. A part deux spécimens annoncés pour 20 kilos, et que la bouchère de l'endroit avait prêtés, c'était ce que je pris l'habitude d'appeler plus tard des « baths ». Ils atteignaient largement la valeur pour laquelle ils étaient prévus. Un entre autres, un cube de fer aux arêtes mal équarries — était effrayant à faire à bras tendu par l'anneau. L'étrange construction de ces modèles rendait plus difficile encore leur maniement. La collection — que n'ai-je pu l'avoir plus tard à titre de curiosité! — comprenait une certaine boule trouée de part en part, et dans laquelle avait été passée une chaîne de solidité éprouvée, mais qui vous coupait les mains. Ah ! il ne fallait pas avoir l'épiderme sensible pour travailler ces engins rudimentaires. J'étais venu pour lutter, sans l'intention de faire des grâces de force, mais sur les instances de mon camarade qui me suivait comme mon ombre, je décidai de prendre part également au concours athlétique qui précédait le tournoi de lutte.

J'allais me diriger vers la table boiteuse prêtée par le Café de la Place et donner mon nom au petit scribe qui tenait la comptabilité sportive des épreuves, lorsque je vis, à quelques pas de moi, deux physionomies très certainement étrangères au pays. C'étaient deux hommes solidement découplés. Ils avaient des chapeaux de paille dont les bords gigantesques rabattaient un voile d'ombre sur leurs visages. L'un d'eux, le plus mince, pouvait être dans la force de l'âge, l'autre de qui les traits m'échappaient, tant était rabattue sa coiffe sur ses yeux, paraissait plus vieux.

A tour de rôle, ils s'approchèrent, en roulant légèrement des épaules, des engins qui paraissaient retenir leur curiosité, en prirent deux ou trois, les soulevèrent légèrement comme pour se rendre compte de ce qu'ils pouvaient bien peser, puis, le plus jeune se tourna vers son compagnon, et passant sa main sur sa bouche comme pour y effacer le pli que la surprise y avait creusé : « C'est pas de la camelotte à la colle », dit-il.

Les deux inconnus s'éloignèrent. J'oubliai vite leur présence à laquelle je n'avais attaché en somme qu'un sentiment de curiosité passagère.

Aussi bien, l'appel des concurrents commençait de l'autre côté du cours, et je m'y rendis.

Ce n'était point ici, comme dans la petite localité où j'avais précédemment remporté mon premier succès. Pas de cortège, pas de défilé, rien de protocolaire ni de théâtral. Tout se passait avec une simplicité d'organisation, proche parente du plus parfait désordre.

Après avoir répondu « présent » à l'appel de son nom, chacun retraversait individuellement le cours et allait prendre place dans l'enceinte dessinée à l'aide de cordes fixées à des piquets, et au centre de laquelle on avait transporté les poids. L'arène où nous devions lutter était un peu plus loin. On avait choisi, pour l'y installer, un endroit où le cours s'infléchit pour rejoindre la place du village, parce que c'était le coin le plus ombreux que l'on pût trouver dans le pays par une après-midi brûlante de juillet. La chaleur était intenable. Le soleil s'infiltrait en gouttes de feu entre les feuilles des grands arbres qui nous protégeaient et dont pas un souffle d'air ne dérangeait l'immobilité. Il fallait avoir l'âme chevillée au corps, l'enthousiasme des vingt ans pour venir lutter et faire des poids dans cette atmosphère accablante sous laquelle auraient dû fondre les énergies les mieux trempées ! Je devais, au reste, à ma nature sèche — tout en muscles et en nerfs — de ne point souffrir des ardeurs immodérées d'une température implacable.

J'ai, depuis ma plus tendre jeunesse, conservé l'horreur du froid, du froid humide surtout, de ce froid gris du Nord qui se glisse sournoisement mais sûrement dans vos moelles, fige votre sang, paralyse vos muscles, ankylose la souplesse de vos articulations, vous glace l'âme de tristesse ; ce froid dont j'ai quelquefois tant souffert en parade, lorsque notre baraque de lutteurs était montée sur une place ouverte à tous les vents.

« C'est pas de la camelotte à la colle », dit-il.

J'ai toujours aimé et j'aime le soleil qui coule de la vie brûlante, intensive, dans tout votre être ; je l'aime pour des raisons physiques et mentales, parce qu'il m'a toujours procuré des sensations étrangement douces de bien-être général, d'espérances vagues, imprécises, indéfinissables, même lorsque je n'avais rien à espérer ni à désirer ; je l'aime, parce qu'il m'a semblé qu'il m'aidait à vivre une existence d'illusions dont la réalité, hélas ! effaçait parfois si brutalement l'image.

J'avais, avec mes concurrents, pris place dans le ring sommaire où nous devions exécuter les exercices de force prévus ou plutôt imprévus, car rien n'était fixé à l'avance du concours, lorsque je reconnus, parmi les spectateurs, les deux étrangers, qu'une heure avant j'avais remarqués. Ils paraissaient s'intéresser à ce qui se passait, non point en curieux, mais en connaisseurs. Le hasard m'avait placé à côté du roulier qui, le matin, m'avait pris dans sa charrette et avait si cavalièrement jugé mes qualités athlétiques.

L'arbitre, assisté d'un jury de trois membres, fit commencer les épreuves, et débuter tout de suite par 20 kilos à bras tendu. Les deux poids prêtés par la bouchère servirent à cet exercice. Comme il s'en manquait bien de 3 livres pour qu'ils fissent 20 kilos annoncés, les neuf dixièmes des concurrents réussirent cet exercice. Correctement ? Non, pour la plupart. Aucune réglementation classique ne régissait ce concours, où l'on ne tenait pas compte de différents éléments d'appréciation qui doivent jouer un rôle considérable dans un critérium de force. D'ailleurs, tous, tant que nous étions, ne connaissions le premier mot du travail classique des poids. Nous représentions des forces naturelles mais inexercées.

J'étais déjà très fort des bras et j'avais une pince terrible. L'exercice du bras tendu ne m'était pas favorable.

Mes bras, démesurément grands, devaient me handicaper dans un mouvement athlétique où, plus le levier est court, plus l'effort à produire diminue. Je m'amusai cependant à faire mon bras tendu par la coiffe, ma large main enserrant le poids avec une sûreté qui me donna toute confiance. Les deux inconnus ne m'avaient pas perdu de vue, je les vis échanger quelques mots à voix basse, tandis que je laissais retomber le poids qui s'abattit lourdement dans la poussière en faisant cliqueter son anneau.

V

Les exercices se suivirent avec une certaine monotonie.

Nous dûmes successivement élever deux énormes essieux liés ensemble par des chaînes et sur lesquelles on avait monté deux poignées fixées par des rivets.

(*A suivre.*)

Paul Pons.

Illustrations de De Parys

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. H.-L. Motti. *Le Gérant* : Camille Lecestre.